



REGLAMENTO DEPORTIVO - CAMPEONATO RMC 2026



**REGLAMENTO VISADO
FECHA: 27 DE ENERO 2026**



ROTX



1. DEFINICIÓN DEL COMITÉ ORGANIZADOR

1.1 La organización de las competencias del **Campeonato Rotax Max Challenge 2026** estará a cargo del Club Rotax Racing.

1.2 Los Comisarios Deportivos, Revisor Técnico, Director de Carrera, Banderilleros, Cronometristas, Oficial de Pre Grilla, Veedores y Asistente del Director de Carrera que disponga la organización para el Campeonato, son "Oficiales de la Prueba" autorizados por la Asociación Deportiva Regional de Karting de Chile (AKCH) y sus instrucciones deben ser acatadas por los pilotos, asistentes y concurrentes. Ninguna de las autoridades designadas o nombradas en el Reglamento del Campeonato o Reglamento Particular de una Prueba podrá participar en la competencia.

2. REGLAMENTACIÓN

2.1 Todos los participantes, asistentes y concurrentes se obligan a respetar los Reglamentos Deportivos, Reglamento Técnico, Reglamento de Campeonato y Reglamento Particular de la Prueba por el simple hecho de su inscripción en cualquiera de las pruebas incluidas en este Campeonato; así como el Artículo 2.1.4 A del CDI "Todos los Reglamentos Particulares, Programas Oficiales y formularios de Inscripción relativos a una Competición, deberán incluir de forma visible la mención: "Organizado de conformidad con el Código Deportivo Internacional de la FIA y sus Anexos y con el Reglamento Deportivo del Campeonato".

2.2 Todos los participantes deberán disponer de la Licencia Deportiva FADECH vigente 2026.

2.3 Los pilotos deben contar con licencia emitida, física o que estén vigentes en el sitio web de FADECH.

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

3. CATEGORÍAS Y EDADES

El Campeonato RMC 2026, se disputará en las categorías descritas a continuación:

3.1 Tabla Resumen de Categorías y límite de edades:

Nº	CATEGORÍA	EDAD LÍMITE	TRAMO DE EDADES	OBSERVACIONES
1	Baby Kart	5 - 8	2.019 - 2.021	Escuela para niños que están iniciando en el karting
2	Micro Max	8 - 11	2.015 - 2.018	
3	Mini Max	10-13	2.013 - 2.016	



4	E10 Mini Max	10-13	2.013 - 2.016	
5	Junior Max	12-14	2.012 - 2.014	
6	Senior Max	15-99	Desde 2.011	
7	Open 125 Max	15-99	Desde 2.011	
8	DD2 Rookie	15-99	Desde 2.011	Para pilotos novatos sin experiencia en karting
9	DD2 Senior	15-99	Desde 2.011	
10	DD2 Master	32-99	Desde 1.994	
11	DD2 Super Master	45-99	Desde 1.981	

Es importante considerar que, la edad mínima y máxima contempla el cumplimiento de dichas edades durante el año 2026, de acuerdo a lo siguiente:

Baby Kart

Edad Mínima: El conductor debe tener 5 años cumplidos al momento de inscribirse.

Edad Máxima: El conductor puede cumplir 8 años en 2026.

Micro Max

Edad Mínima: El conductor debe cumplir 8 años en 2026.

Edad Máxima: El conductor no puede cumplir 12 años en 2026.

Mini Max

Edad Mínima: El conductor debe cumplir 10 años en 2026.

Edad Máxima: El conductor no puede cumplir 14 años en 2026.

E10 Mini Max

Edad Mínima: El conductor debe cumplir 10 años en 2026.

Edad Máxima: El conductor no puede cumplir 14 años en 2026.

Junior Max

Edad Mínima: El conductor debe cumplir 12 años en 2026.

Edad Máxima: El conductor no puede cumplir 15 años en 2026.

Sénior Max

Edad Mínima: El conductor debe cumplir 15 años en 2026.

Open 125 Max

Edad Mínima: El conductor debe cumplir 15 años en 2026.



DD2 Senior

Edad Mínima: El conductor debe cumplir 15 años en 2026.

DD2 Master

Edad Mínima: El conductor debe cumplir 32 años en 2026.

Nota: Se incorporan las Categorías Baby Kart y E10 Mini Max en este Campeonato Rotax Max Challenge 2026, las cuales se definen de la siguiente manera:

- **Baby Kart:** es la fase inicial de aprendizaje y adaptación, diseñada para formar niños y niñas (entre 5-8 años), donde aprenden los fundamentos técnicos y de seguridad del automovilismo con karts adaptados, más pequeños y menos potentes, con el objetivo de desarrollar habilidades para competir, bajo supervisión de instructores y personal capacitado para preparar a futuros pilotos de manera progresiva y segura.
- **E10 Mini Max:** es una nueva categoría de karting eléctrico para jóvenes pilotos (10-13 años), que ofrece una experiencia de carrera simple, limpia y accesible con un motor eléctrico de bajo voltaje, potencia consistente, par instantáneo y un botón de impulso ("Boost"), buscando la igualdad deportiva con un rendimiento sellado y un mantenimiento mínimo para fomentar nuevos talentos en el karting internacional.

3.2 Pesos mínimos:

El peso mínimo del kart, incluido el conductor y todo el equipo de seguridad requerido (casco, buzo, guantes, etc.), se controlará al finalizar las sesiones de clasificación, prefinal y final, deberá ser igual o mayor al señalado en la siguiente tabla:

Nº	CATEGORÍA	PESO MÍNIMO	OBSERVACIONES
1	Baby Kart	Sin peso	Es una categoría Escuela
2	Micro Max	105 Kilos	
3	Mini Max	115 Kilos	
4	E10 Mini Max	120 Kilos	
5	Junior Max	145 Kilos	
6	Senior Max	162 Kilos	
7	Open 125 Max	170 Kilos	
8	DD2 Rookie	175 Kilos	
9	DD2 Senior	175 Kilos	Cuando ambas categorías sean combinadas, el límite de peso de 175 kg deberá aplicarse a ambas categorías
10	DD2 Master	180 Kilos	
11	DD2 Super Master	175 Kilos	



4. PRUEBAS VÁLIDAS CAMPEONATO ROTAX MAX CHALLENGE 2026

4.1 Calendario Oficial 2026:

Nº	FECHA	DÍA	KARTÓDROMO
1	1ra Fecha	14 de marzo del 2026	Kartódromo Las Perdices
2	2da Fecha	11 de abril del 2026	Kartódromo Las Perdices
3	3ra Fecha	9 de mayo del 2026	Kartódromo Las Perdices
4	4ta Fecha	6 de junio del 2026	Kartódromo Las Perdices
5	5ta Fecha	4 de julio del 2026	Kartódromo Las Perdices
6	6ta Fecha	1 de agosto del 2026	Kartódromo Las Perdices
7	7ma Fecha	5 de septiembre del 2026	Kartódromo Las Perdices
8	8va Fecha	3 de octubre del 2026	Kartódromo Las Perdices

Observaciones al Calendario 2026:

- a) El calendario puede ser modificado previa consulta y autorización de parte de FADECH.
- b) El Reglamento Particular de cada fecha debe ser presentado en un plazo máximo de 10 días previo a la competencia.
- c) Una prueba entrega la totalidad del puntaje para el campeonato sólo si participa un mínimo de 5 pilotos de la respectiva categoría. En caso de no cumplir con el mínimo de pilotos exigido, la categoría podrá ser refundida con otra conforme lo definan las Autoridades de la Prueba, en cuyo caso se podrá otorgar la mitad del puntaje obtenido para la categoría que no cumple con el mínimo de pilotos exigidos.
Se excluyen de esta condición las categorías Micro Max, E10 Mini Max y Open 125 Max, las cuales por motivos promocionales y de difusión se permite un número menor de pilotos (5).

5. FORMATO DE LAS COMPETENCIAS

5.1.- Las competencias constan de entrenamientos controlados (warm up), sesión de clasificación, heats (si así está programado), prefinal y final.

5.2.- La sesión de clasificación tendrá una duración de cinco minutos y definirá el orden de largada para los Heats (si así está contemplado) o la prefinal.

5.3.- La prefinal definirá el orden de largada para la final y se realizará a un equivalente en vueltas de 13 minutos de carrera, lo cual únicamente podrá ser modificado por razones de fuerza mayor por el director de carrera en conformidad con el colegio de comisarios.

5.4.- La final se realizará a un equivalente en vueltas de 15 minutos de carrera, lo cual únicamente podrá ser modificado por razones de fuerza mayor por el director de carrera en

conformidad con el colegio de comisarios.

5.5.- Las categorías que sean refundidas tendrán premiación y puntaje para el campeonato por separado.

5.6 Inscripciones:

La inscripción al Campeonato RMC 2026 se realizará en forma electrónica, para lo cual deberán completar el formulario de inscripción incluido en el sitio web www.rotaxchile.cl o en la app de rotax global. Quien no realice este trámite no estará autorizado para participar del Campeonato.

Razón Social: Club Rotax Racing
RUT: 65.200.151-3
Banco: Banco Santander
Cuenta Corriente: 86015064
E-mail: club@rotaxchile.cl

Nota: Se debe indicar claramente en el asunto de la transferencia: nombre, número de piloto, categoría y fecha a la cual se está inscribiendo.

El Valor de inscripción al Campeonato para pilotos será de \$170.000 para todas las categorías, la cual podrá ser cancelada en 1 (una) cuota, el pago de la inscripción deberá realizarse de forma conjuntamente con la 1ra Fecha que da inicio al Campeonato.

El Valor de inscripción a la fecha para pilotos será de \$165.000 para todas las categorías combustible incluido, exceptuando la categoría Micro Max y Mini Max, la cual tiene un costo de \$150.000 combustible incluido, dicha suma deberá ser pagada el día que se inscribe el piloto y dentro de los plazos establecidos en el Reglamento Particular de la Prueba para la inscripción, es importante destacar que, se permitirá la inscripción de pilotos internacionales como invitados sólo cancelando el pago correspondiente a la inscripción a la fecha.

El Valor de inscripción para la Categoría Escuela Baby Kart será de \$80.000 combustible incluido (para los pilotos con kart) y \$120.000 para los pilotos que no tengan kart (kart eléctricos).

El piloto que corra en más de una categoría, deberá pagar un adicional de \$90.000 todas las categorías y \$80.000 para Micro Max y Mini Max.

Nota: Las inscripciones se cierran a las 11.59 hrs del día miércoles anterior a la Carrera. Se cobrará una multa de \$70.000 en caso de inscripciones y pago fuera de plazo, sólo por 24 horas.

Es importante destacar que, no se permitirán inscripciones de pilotos nuevos en las dos últimas fechas del campeonato y tampoco se permitirá la inscripción de pilotos participantes del Campeonato en categorías distintas de las cuales estaban participando (cambio de categoría) en las últimas 2 fechas.

Un piloto que se haya inscrito en una fecha y que no haya podido participar NO HABRÁ REEMBOLSO DEL PRECIO DE INSCRIPCIÓN, salvo casos de emergencia o fuerza mayor, la misma podrá ser informada vía correo electrónico con los comprobantes respectivos, los valores pagados se considerarán como inscripción válida sólo para la próxima fecha pero no así el costo del combustible que será cobrado de igual forma, no se realizarán devoluciones de dinero, salvo casos extraordinarios que serán revisados por el directorio del Club Rotax Racing. El plazo para efectuar esta solicitud es de hasta 48 horas antes de la competencia. El directorio tiene la facultad de aceptar o rechazar esta solicitud. No participar en una fecha significa no haberse presentado a las competencias a contar de la clasificación.

5.7 Inscripción del Material Mecánico y Verificaciones:

Motorización: para el CAMPEONATO RMC 2026 los pilotos podrán inscribir hasta dos motores por fecha. En el trámite de inscripción, deberán indicar el número de serie de los motores y los números de sello correspondientes.

Chasis: para el CAMPEONATO RMC 2026 los pilotos podrán inscribir hasta dos chasis por fecha. Es libre la marca de chasis a utilizar siempre que esté debidamente homologado, así como también, el cambio de chasis durante el Campeonato.

Neumáticos: el marcaje se realizará en pista el día de las competencias según lo establecido en el Cronograma del Reglamento Particular.

Queda prohibido el intercambio de motores, carburador y/o neumáticos entre pilotos y sólo podrá hacer uso del equipamiento el piloto que lo haya inscrito a su nombre. El no cumplimiento de esta normativa es tipificado como falta al reglamento técnico con la correspondiente exclusión de la prueba.

Seguridad: se hará revisión de los elementos de seguridad del piloto (casco, buzo, guantes, costillera y zapatillas) los cuales deben contar con homologación CIF/FIA vigente conforme lo publicado en el link adjunto, esto es: <https://www.fiakarting.com/page/homologated-equipment>.

También se realizará una inspección visual de sus kart, conforme se indique en el reglamento particular de la prueba.

Durante la verificación inicial y las verificaciones deportivas, que tendrán lugar en las fechas y en los lugares especificados en las regulaciones supplementarias del evento, cada conductor y cada participante deben tener todos los documentos e información requeridos disponibles.

A menos que se conceda una exención por parte de los comisarios en circunstancias particulares, no se permitirá a los conductores y participantes que no cumplan con los plazos impuestos participar en el evento.

El director de la carrera puede pedir a un piloto que se someta a un examen médico en

cualquier momento durante un evento.

5.8 En cualquier momento durante un evento, los comisarios pueden:

- verificar la elegibilidad del kart o del equipo del piloto (incluidas las pruebas de combustible)
 - requerir que un kart sea desmontado por el participante para asegurarse de que se cumplan plenamente las condiciones de elegibilidad y conformidad.
 - requerir a un participante que les suministre las piezas o muestras que consideren necesarias.
-
- requerir a un participante que cambie/reemplace todas las piezas que pertenecen al motor (las piezas serán proporcionadas por el organizador).

6. PUNTAJE

Para el CAMPEONATO RMC 2026, rige el siguiente sistema de puntuación. Las primeras 13 posiciones de cada categoría, recibirán los siguientes puntajes para el Ranking del Campeonato:

Posición	PUNTUACIÓN	
	PREFINAL	FINAL
1º	15	18
2º	13	15
3º	11	13
4º	10	11
5º	9	10
6º	8	9
7º	7	8
8º	6	7
9º	5	6
10º	4	5
11º	3	4
12º	2	3
13º	1	2

Observaciones al puntaje:

- a) Se otorgará 1 punto por Pole Position (en caso de haber categorías refundidas, se otorga 1 punto al primero de cada una de ellas).
- b) Se otorgarán 4 puntos por participación.
- c) Las posiciones de llegada de la prefinal ordenan la grilla para la final.
- d) Para que un piloto sume los puntos de prefinal o final deberá tener un mínimo del 50% + 1 vuelta del total de vueltas de la sesión (en caso de vueltas impares se realizará de acuerdo al siguiente ejemplo: 15 vueltas la mitad es 7,5 lo que es igual a 8 vueltas, por lo tanto, para obtener puntaje deberá haber cumplido mínimo 9 vueltas).

- e) En caso que una prefinal o final se suspenda con bandera roja y no sea reanudada, si se alcanzaron a completar dos giros o más y menos del 75% de la distancia total, se otorgará la mitad del puntaje.
- f) Si el inicio de una prefinal o final se interrumpe por motivos de seguridad u otros de fuerza mayor, o bien sólo se completan dos o menos vueltas de la misma, la carrera queda suspendida y no otorga puntaje para el campeonato.
- g) Los puntos obtenidos en la prefinal o final irán directo al ranking del Campeonato.
- h) Las posiciones de la premiación serán determinadas por el resultado de la final de cada fecha.
- i) El Ranking final por Categoría se definirá por la sumatoria de las fechas de campeonato puntuables.
- j) Obtendrá el título de "Campeón" de una categoría, el piloto que acumule la mayor cantidad total de puntos al final del campeonato año 2026.
- k) En caso de empate de puntos, el desempate se hará a favor del piloto que tenga mayor número de finales ganadas, luego prefinales, segundos lugares finales, segundos lugares prefinales y así sucesivamente, entre ambos participantes.
- l) Si aún aplicando la letra k) del presente artículo persistiera el empate, se definirá el lugar a favor del piloto que haya obtenido mayor número de pole position durante el Campeonato.
- m) En caso de empates entre dos o más pilotos, en cuanto a los lugares que por su suma de puntaje continúan detrás del campeón, es decir segundo, tercero, cuarto, quinto, sexto y así sucesivamente hasta terminar con el total de pilotos participantes en una categoría, la definición de empates se hace aplicando la misma norma de las letras k) y l) del presente artículo.

7. PREMIACIÓN

7.1.- Se entregará un trofeo a los tres primeros clasificados de cada fecha, definido por el **resultado obtenido en la final**.

7.2.- Es obligatorio que los tres primeros clasificados de cada fecha se presenten debidamente equipados (con buzo cerrado) a la ceremonia de premiación. El piloto que no se presente a la ceremonia de premiación quedará expuesto a sanción según determinen las autoridades, salvo autorización del Colegio de Comisarios Deportivos y por una única oportunidad en el Campeonato.

7.3.- Al final de la temporada, se realizará una premiación a los tres primeros lugares del Campeonato en cada categoría.

7.4 El Rotax Max Challenge Chile 2026 consta de un Campeonato de 8 fechas puntuables y tendrán derecho a participar por los cupos en el ROTAX MAX CHALLENGE GRAND FINALS 2026, tanto los pilotos nacionales como extranjeros que se inscriban al Campeonato, para las siguientes categorías:



- Campeón Categoría Micro Max → RMCGF 2026 Categoría Micro Max
- Campeón Categoría Mini Max → RMCGF 2026 Categoría Mini Max
- Campeón Categoría Junior Max → RMCGF 2026 Categoría Junior Max
- Campeón Categoría Senior Max → RMCGF 2026 Categoría Senior Max
- Campeón Categoría DD2 Senior → RMCGF 2026 Categoría DD2 Senior
- Campeón Categoría DD2 Master → RMCGF 2026 Categoría DD2 Master

Los cupos comprometidos para el Campeonato 2026 son los siguientes:

- MICRO MAX (1 CUPO)
- MINI MAX (1 CUPO)
- JUNIOR MAX (1 CUPO)
- SENIOR MAX (1 CUPO)
- DD2 SENIOR (1 CUPO)
- DD2 MASTER (1 CUPO)

Estos cupos serán premio para el ganador y serán financiados por la organización. Para tener derecho a los cupos, los pilotos deberán tener una participación efectiva de a lo menos un 80% de las fechas realizadas (en este caso específico serán 6 fechas).

En caso que el piloto que resulte Campeón de alguna categoría desista de participar en la ROTAX MAX CHALLENGE GRAND FINALS 2026, su cupo será asignado al piloto que haya obtenido el 2do lugar y así sucesivamente hasta asignar el cupo. Todos los gastos de traslado y estadía del piloto y los acompañantes en la ROTAX MAX CHALLENGE GRAND FINALS 2026 son de costo del piloto, así como también los gastos de vestuario, equipamientos de seguridad o licencias requeridas para participar, también es obligatorio participar en todas las actividades oficiales que conllevan a este evento. De no poder cumplir con estas exigencias, el premio pasará al piloto siguiente en el ranking.

Es importante destacar que, el piloto que haya obtenido el cupo deberá confirmar su asistencia al evento a más tardar **15 días después de haber ganado el cupo**, presentando además el pasaje correspondiente. En caso de no cumplir con este requisito dentro del plazo establecido, la organización procederá a activar el cupo para el piloto suplente, a fin de asegurar su correcta participación en el evento.

Esta medida se establece debido a los trámites administrativos que debe realizar la organización y a la planificación de viaje que, en caso de ser necesario, debe gestionar el piloto que asume el cupo.

8. NUMERACIÓN

8.1.- La asignación de cada número para los participantes, se respetará por toda la duración del Campeonato RMC 2026.

8.2.- Los números de cada kart deberán mantenerse durante toda la temporada y deberán

ser informados a la organización al inicio del Campeonato.

8.3.- En caso que dos pilotos quieran usar el mismo número, prevalecerá el piloto que esté compitiendo activamente en el Campeonato RMC 2026.

8.4.- Los números serán de color negro sobre fondo amarillo. Los karts deben contar con un número visible y legible en ambos costados (pontones), por delante (corbata) y en la parte posterior (parachoques trasero). Los números deberán medir a lo menos 15 cms de alto y 12 cms de ancho.

8.5.- Los rangos de números que utilizará cada categoría serán los siguientes:

Nº	CATEGORÍA	NUMERACIÓN
1	Baby Kart	Libre o S/N
2	Micro Max	01 - 49
3	Mini Max	50 - 99
4	Junior Max	100 - 199
5	Senior Max	200 - 299
6	DD2 Senior	300 - 399
7	DD2 Master	400 - 499
8	DD2 Super Master	500 - 599
9	Open 125 Max	600 - 699
10	DD2 Rookie	700 - 799
11	E10 Mini Max	800-850

8.6.- Los números X01, X02 y X03 serán de uso exclusivo para los tres primeros lugares de la temporada anterior, no siendo obligatorio.

9. DE LOS MOTORES

Se autoriza solo el uso de motores comercializados por Motor Doo Chile – Distribuidor oficial de la marca Rotax o motores provenientes del RMC Grand Finals. No se admitirán motores de otros países o continentes.

INC. 1.-

Terminada la fecha, el piloto que quiera comprar el motor del kart ganador de su categoría, deberá cancelar el monto de un motor nuevo (sólo el block sin los accesorios), valor fijado por el distribuidor, en este caso Motor Doo Chile, estos son los valores de los motores según sus categorías:



- 125 Micro Max USD 2.050
- 125 Mini Max USD 2.100
- 125 Junio Max / Open 125 Max USD 2.300
- 125 Senior Max USD 2.500
- 125 DD2 Max USD 3.300

Adicionalmente, deberá cancelar 250.000 pesos por concepto de mano de obra para desmontar, instalar y sellar el motor nuevo (tiene 10 minutos después de terminada la sesión final de la categoría correspondiente, para hacer valer esta opción; La cual debe ser presentada en la Secretaría de la Prueba).

1.1.- El piloto que se niegue a vender su motor quedará descalificado de la fecha.

1.2.- Un piloto podrá solicitar la compra de un motor, un máximo de una vez por campeonato y estará obligado a utilizar el motor en cuestión en exclusiva.

1.3.- En el caso de ser más de un piloto que quiera comprar el motor, la prioridad de comprar el motor, la tendrá el piloto que presente primero la solicitud de compra.

10. DE LOS NEUMÁTICOS

A lo establecido en el REGLAMENTO TÉCNICO referido a los neumáticos, se debe indicar que para el Campeonato RMC 2026 aplica lo siguiente:

10.1.- Marca y proveedor:

Para el Campeonato RMC 2026, Motor Doo Chile es el único proveedor autorizado para la distribución y comercialización de neumáticos de carrera.

10.2.- Norma de uso y cambio:

Nº	CATEGORÍA	NUMERACIÓN
1	Micro Max	Cada 2 fechas
2	Mini Max	Cada 2 fechas
3	E10 Mini Max	Cada 2 fechas
4	Junior Max	Cada fecha
5	Senior Max	Cada fecha
6	Open 125 Max	Cada 2 fechas
7	DD2 Rookie	Cada fecha
8	DD2 Senior	Cada fecha

9	DD2 Master	Cada fecha
10	DD2 Super Master	Cada fecha

10.3.- Quien quiera remarcar un juego de neumáticos usados, deberá utilizar dicho juego hasta el próximo cambio de neumáticos; es decir, por las fechas restantes hasta el próximo cambio de neumáticos.

10.4.- Quien se integre al Campeonato en una fecha intermedia, deberá marcar neumáticos usados con anterioridad a la primera salida a pista de la fecha. No se permiten por tanto neumáticos nuevos y los testigos de estos deberán tener un desgaste acorde a lo que señale el revisor técnico, quien finalmente puede autorizar la utilización de dichos neumáticos, previa autorización del Colegio de Comisarios.

10.5.- Está prohibida cualquier manipulación de los neumáticos, ya sea con elementos químicos u otros productos que produzcan una alteración a la condición original del neumático. Toda manipulación de neumáticos será causal de la descalificación del evento.

10.6.- En caso de pinchadura, el neumático podrá ser cambiado por otro en condiciones de uso similares al neumático pinchado. Esto debe ser informado al revisor técnico y autorizado por este.

Los puntos 10.3, 10.4 y 10.6, deberán ser visados y autorizados, por el colegio de comisarios según el criterio señalado en el Reglamento Particular de la Fecha y lo que dictamine el revisor técnico.

11. PUBLICIDAD

11.1.- La organización del evento se reserva el derecho de colocar un adhesivo de la empresa organizadora o auspiciador que defina la organización, el cual será entregado y deberá ser colocado en la corbata del kart, el cual será como máximo de 10 x 10 cms.

11.2 En caso de que el Organizador consiga patrocinio en algún evento, ya sea monetario o productos relacionados o no con el automovilismo, puede exigir a los pilotos colocar adhesivos en los Kart de la marca patrocinadora siempre y cuando no obstruyan los ya existentes. Estos serán facilitados por la organización.

11.3 Los beneficios que conlleve la obtención de patrocinadores irán al Club Organizador en su totalidad cuando estos sean monetarios y a los pilotos y participantes cuando se traten de productos como bebidas, energéticas, vestimenta deportiva o cualquier otro que el Organizador disponga.

12. CASOS TÉCNICOS OMITIDOS

Los casos omitidos que se refieran a aspectos técnicos serán regidos por:

a) Por la comparación del "Componente en cuestión" contra el mismo elemento, en

13

Introduce el texto aquí



condición original, provisto por el distribuidor oficial de la marca, el cual será utilizado como base de comparación por parte del colegio de comisarios asesorado.

b) Otros casos omitidos serán discutidos por el colegio de comisarios, quienes determinarán la decisión final.

13. CÓDIGO DE CONDUCTA

13.1. Todos los participantes deben jugar limpio y dentro de las reglas, además se comprometen a respetar las decisiones de las autoridades de la carrera.

13.2 Todos los participantes deben respetar los derechos, la dignidad y el valor de sus compañeros o participantes, independientemente del género, la capacidad, la apariencia física, cultura o su religión.

13.3 El concursante será responsable de las conductas y de las omisiones de cualquier persona que participe o realice una prestación por su cuenta en relación con una Competición o un Campeonato. Esta disposición ataña principalmente a sus responsables directos o indirectos, pilotos, mecánicos, consultores o prestadores, o a sus pasajeros, así como también a toda persona autorizada por el concursante a acceder a los espacios reservados.

13.4 Todos los participantes deben asegurarse que su equipamiento es seguro antes de participar en sesiones de pruebas o carreras. Siempre el piloto debe utilizar su equipamiento de carrera que incluye: casco, guantes, zapatillas de competición, buzo, cubre costillas y cuello (Micro/Mini) de acuerdo con las regulaciones vigentes.

13.5 Los participantes tienen la responsabilidad de identificar y medir su propio nivel de riesgo y habilidad conductiva contra sus competidores y asumir la responsabilidad de los riesgos asociados.

13.6 Es responsabilidad del participante el declarar, antes de cualquier participación en entrenamiento, pruebas o carreras, de alguna condición médica o medicamentos requeridos que puedan ser relevantes en el caso de una emergencia.

13.7 Se requiere que todos los participantes muestren respeto y cortesía para con el resto de los competidores. Cualquier disputa o problemas que puedan surgir durante un evento deben ser abordados en una manera respetuosa y con la persona correcta (Oficial del evento).

13.8 La seguridad de los niños en el deporte es una prioridad. Es responsabilidad del participante el garantizar la seguridad de los niños en los eventos, incluyendo los días de entrenamiento.

13.9 Al tomar parte en cualquier competencia, es la responsabilidad del piloto el darse el tiempo para leer, revisar y entender completamente los reglamentos, normativas y condiciones particulares de cada evento. Las solicitudes de aclaración de las normas, reglamentos o condiciones, se deben pedir en la reunión de pilotos celebrada el día de cada

evento.

13.10 Todos los participantes deben tener respeto por el medio ambiente y el entorno donde se encuentran. La responsabilidad debe ser tomada para reducir el ruido excesivo y mantener todas las áreas que se utilizan en un evento limpias y libres de contaminación como sea posible.

13.11 Todos deben respetar que las drogas y el alcohol están estrictamente prohibidos en entrenamiento, pruebas y carreras. Es un delito y no será tolerado. Los infractores serán excluidos de la prueba y se enfrentan a cualquier otra acción disciplinaria determinada por las autoridades.

13.12 Todo comentario abusivo en las redes o medios sociales (Facebook, Instagram, Tik-Tok, Twitter, correo electrónico, etc.) en contra de los equipos, los competidores, los funcionarios, los organizadores, los dirigentes o cualquier persona asociada con estos eventos, se hace responsable de sus actos y de las acciones disciplinarias que de ello deriven.

14. REGLAMENTACIÓN VIGENTE

Los únicos reglamentos válidos para la temporada 2026, son los visados por FADECH:

- Reglamento Deportivo del Campeonato del RMC 2026
- Reglamento Técnico del Campeonato RMC 2026
- Reglamento Particular de la Prueba (RPP) del Campeonato RMC 2026

Los reglamentos oficiales del **CAMPEONATO RMC 2026** se publicarán en la página web oficial <https://rotaxchile.cl>

15. CÓDIGO DEPORTIVO, PRESCRIPCIONES GENERALES

15.1 Procedimientos durante competencias:

15.1.1 Pregilla (general):

Los karts deberán colocarse en la pregrilla de salida de la pista, siendo de aplicación el procedimiento específico que se detalla a continuación.

A) El acceso a la zona de pregrilla finalizará cuando acabe la sesión inmediatamente anterior. Cualquier kart que no se encuentre en la pregrilla de salida en ese momento no podrá ingresar, quedando así excluido, salvo circunstancias excepcionales que quedarán a criterio del Colegio de comisarios. Los karts colocados en la parrilla de salida deben estar listos para la competencia.

B) En pregrilla no está permitida la intervención de los karts, salvo la regulación de presión de aire por piloto o su mecánico con marcador de presión y sólo para dejar salir aire. La única excepción a este punto puede ocurrir cuando un kart evidentemente no logra arrancar por problemas de bujía, para lo cual el Director de Carrera y el Colegio de Comisarios puede

autorizar a cambiar en la zona de reparación. **Si esto ocurre para la salida de una carrera**, y en caso de hacerlo en un tiempo suficiente, puede incorporarse a la grilla AL FINAL DEL PELOTÓN, sin posibilidad de recuperar su posición original independiente de los intentos de largada. Cualquier otro caso particular puede ser decidido por los comisarios, sobre todo si respecta en materia de seguridad.

C) En caso de requerir una reparación estando en pregrilla, y si el tiempo lo permite, un piloto puede devolverse saliendo de esta para realizar una modificación, y se le permitirá reingresar a pregrilla bajo el mismo criterio señalado en el punto A de este artículo.

D) Cuando el juez de pregrilla lo ordene, con todos los karts listos y puestos sobre el asfalto, los mecánicos abandonarán la pregrilla para dirigirse a la zona de reparación retirando los carros. Todos, excepto los Pilotos y Oficiales, deben abandonar la parrilla.

E) Juez de pregrilla mostrará una señal de "30 segundos". Treinta segundos después de esta señal, se mostrará la bandera verde en la parte delantera de la parrilla para indicar que los karts pueden abandonar la pregrilla y dirigirse a la pista.

F) Si un piloto necesita asistencia después de la señal de "30 segundos", deberá indicarlo a los oficiales de pista o juez de pregrilla y, una vez que los demás karts hayan abandonado la parrilla, se lo empujará hasta la zona de reparación y el mecánico podrá asistirlo en el kart.

Los oficiales de pista recibirán instrucciones de empujar cualquier kart que quede en la Pre Grilla después del inicio de la vuelta de formación hasta la zona de reparación inmediatamente.

15.1.2 Pregrilla (carrera):

A) El piloto que obtuvo la pole position puede optar largar por cualquiera de los dos lados (interno o externo) avisando al juez apenas hace ingreso a la pregrilla. Esto solo afecta a la primera fila manteniendo el resto su posición original.

B) Si un piloto sale desde la zona de reparación después de la intervención de su mecánico, estará autorizado a hacerlo únicamente por orden de un comisario y tomará la salida desde la parte trasera de la formación o desde la salida de la calle de pits según estime el director de carrera, independientemente del número de vueltas de formación y de su posición.

15.1.3 Largada: (Conceptos)

Línea de salida (línea de meta): Línea que marca el cronometraje de la sesión. Durante la largada, es la línea que valida el inicio de una competencia.

Línea roja (línea de formación): esta línea se ubica normalmente 200 metros antes de la línea de meta. Al pasar esta línea el pelotón comandado por los punteros debe venir en formación y a velocidad reducida. **SI UN KART QUEDARA REZAGADO EN LA VUELTA PREVIA, PUEDE RECUPERAR SU POSICIÓN EN LA GRILLA SÓLO HASTA ESTE**

PUNTO, de forma prudente y sin alterar el orden del pelotón. En caso de que el director de carrera decida no dar el inicio de carrera durante una pasada por línea de meta, el (los) piloto(s) tienen una nueva oportunidad para recuperar su posición en la grilla hasta la línea roja.

Línea amarilla (línea de aceleración): esta línea se ubica entre 25 y 50 metros antes de la línea de meta. Se considera como un punto de referencia en donde el Director de Carrera PUEDE DAR LA LARGADA.

Carriles de Aceleración: líneas de color blanco que comienzan no antes de la salida de la última curva en dirección a la línea de salida, y que delimitan la formación en la cual los karts deben alinearse en fila al momento de dar la largada.

Procedimiento Largada:

A) La señal de salida se dará mediante bandera chilena o semáforo, como se señale en reunión de pilotos por el director de carrera. Todas las categorías tendrán salida del tipo «lanzada» o “en movimiento”. Se aplicarán las normas de «Salida lanzada para karts con embrague y sin caja de cambios» del reglamento general CIK-FIA. La grilla estará formada por dos filas de karts.

B) En cuanto el director de carrera indique con la bandera chilena o el semáforo que los karts pueden largar, los pilotos estarán «a las órdenes del director de carrera» y no podrán recibir ayuda externa. Todo piloto que no se haya puesto a las órdenes del director de carrera a tiempo con su kart en condiciones de funcionamiento podrá abandonar la zona de reparación únicamente por orden del director de carrera o del oficial encargado de salida a la pista.

C) Los karts darán la cantidad de vueltas de calentamiento señaladas por el director de carrera en la reunión de pilotos, antes de que se dé la largada. Está prohibido adelantar a otro piloto bajo pena de penalización por parte de los comisarios. Si un piloto se detiene por cualquier motivo durante la vuelta de formación, no podrá intentar volver a salir antes de que todo el pelotón lo haya superado. Deberá volver a salir desde la parte trasera de la formación. En caso de que intente salir por delante del resto con la esperanza de que los pilotos de cabeza le adelanten, se le mostrará la bandera negra y quedará excluido de la carrera.

D) El piloto retrasado tendrá la posibilidad de recuperar su posición en la parrilla de salida sólo si esta maniobra no obstaculiza a los demás pilotos y en todos los casos antes de haber alcanzado la línea roja que se materializará en la pista, e indicada por el director de carrera en la reunión de pilotos.

E) Está prohibido utilizar cualquier recorrido distinto del utilizado durante la carrera para recuperar su posición de salida.

F) Se pueden calentar los neumáticos con movimiento de “zigzag” siempre y cuando se realice manteniendo la línea de carrera y sin perjudicar a otros pilotos

Introduce

G) El director de carrera dará la salida tan pronto como esté satisfecho con la formación.

H) Al finalizar la vuelta de formación, los pilotos se dirigirán a una velocidad reducida y constante (sin acelerar y frenar alternadamente) hacia la línea de salida y por entre los carriles formando dos filas de karts. La formación de salida debe ser en orden uno al lado del otro, los autos de la segunda línea hacia atrás deben estar alineados tras el kart que los antecede, formando una fila perfecta, siendo el primero el que lleva el pelotón, hasta la señal de largada. Durante la fase de aproximación, el director de carrera mostrará la bandera chilena en alto, detenida y a vista de los pilotos; si la largada es con semáforo este estará con luces en color rojo. Ningún kart podrá acelerar antes de que el director de carrera baje la bandera chilena o se apaguen las luces rojas del semáforo si la largada fuera con semáforo. Los karts deberán mantener su posición hasta que se dé la señal de salida sin cruzar los carriles. Si el director de carrera está conforme con la formación, dará la largada; si no está conforme con el procedimiento, indicará con su otra mano que hay largada falsa, lo que significa que deberá cubrir una vuelta de formación adicional. Si el motor de un piloto se para durante la vuelta de formación, el piloto podrá ponerlo en marcha como haya sido superado por todo el grupo. A continuación, podrá reincorporarse a la parte trasera de la formación y no deberá intentar recuperar su posición en la parrilla. Si el kart no puede arrancar, deberá retirarse de la pista a un lugar seguro, para lo cual puede ser ayudado por un oficial de pista.

I) En caso de salidas falsas repetidas o incidentes durante la(s) vuelta(s) de formación, el director de carrera, actuando como juez de hechos, puede detener el procedimiento de salida mediante la bandera roja e informar a los comisarios, quienes tendrán derecho a imponer a los pilotos infractores una penalización de acuerdo con las Prescripciones Generales de la CIK-FIA. Un nuevo procedimiento comenzará inmediatamente según las circunstancias. Todos los pilotos presentes en la pista, el área de salida de calle de pits o en zona de reparación antes de que se detuviera el procedimiento, se les permitirá tomar la salida de la nueva vuelta de formación.

J) Todo intento de adelantar la salida o retrasarla y todo kart que salga de la pista antes de que se dé la señal de largada, será sancionado de acuerdo con el Anexo 1.- Tabla de Sanciones y Penalizaciones, del presente Reglamento.

K) Se considerará que se ha producido una salida adelantada cuando al momento de dar la largada, el piloto que parte en segunda posición se encuentra por delante del que parte en primer lugar. Esto puede ser aplicable también en las filas posteriores según criterio de los comisarios. Tampoco se puede dejar espacio deliberadamente con el kart que antecede para tomar mayor impulso durante la salida. También se considera salida adelantada cuando, en caso de que uno o más pilotos no puedan integrarse a la grilla de partida, el kart que le sigue en su fila no respeta el espacio dejado por ese kart y lo toma en su lugar.

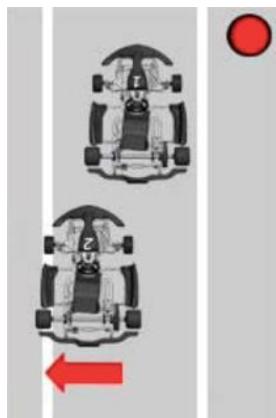
L) Tan pronto como se haya dado la largada, se aplican las condiciones de carrera y, independientemente de la posición de un kart en la pista, está prohibido prestarle cualquier asistencia, excepto para estacionarlo en un lugar seguro.



Ejemplos Sanciones en Largadas

Cruce de Carriles:

Durante la vuelta de posicionamiento, justo antes que se dé la largada, los karts deben venir completamente dentro de los carriles como el Kart N° 1 de la siguiente ilustración:



Existen dos penalizaciones respecto al cruce de carriles (la línea blanca es considerada como carril, la rueda debe cruzarla por completo para que exista sanción):

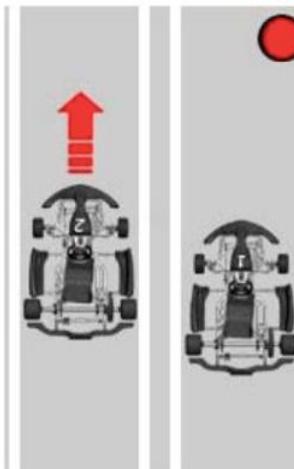
1. El kart cruza con una o dos ruedas la línea del carril: Sanción de +3 segundos.
2. El kart cruza con más de dos ruedas la línea del carril: Sanción de +5 segundos.

Una vez que se da la largada, los karts pueden cruzarse libremente por los carriles.

Esta penalización no es susceptible de apelación, por lo tanto no será notificada al piloto (o su concurrente) y será informada directamente en la publicación del resultado oficial de la tanda.

Adelantamiento en la largada:

En el tramo final de la vuelta de posicionamiento y hasta el momento que se dé la largada mediante bandera o semáforo, el kart que larga en segunda posición (kart N° 2) nunca debe estar delante del kart que larga primero (kart N° 1), como se muestra en la siguiente ilustración:



De darse esta situación, los Comisarios pueden aplicarle una sanción de 10 segundos al tiempo total de la competencia. La sanción puede aplicarse a otros pilotos que no respetan su posición de salida y aún cuando haya largada falsa.

Del mismo modo, si el kart que larga en segunda posición deja un espacio respecto al primero con el fin de acelerar con anterioridad, los comisarios también pueden determinar sanciones según la ventaja obtenida. Esto último corre para todos los pilotos que componen la grilla.

15.1.4 Detención de la competencia

A) En caso de que sea necesario parar la carrera o los entrenamientos porque el circuito está bloqueado por un accidente o porque las condiciones meteorológicas u otras hagan peligrosa su continuación, el director de carrera ordenará que se muestre una bandera roja en la línea de meta. Simultáneamente, se mostrarán banderas rojas en los puestos de comisarios provistos de estas banderas. La decisión de parar la carrera o los entrenamientos sólo podrá ser tomada por el director de carrera (o, si éste tuviera que abandonar la carrera, por su adjunto). Si se da la señal de parar la carrera:

Caso A: durante los entrenamientos, todos los karts deberán reducir inmediatamente la velocidad y regresar lentamente a la calle de pits, o a parque cerrado si lo indican los oficiales de pista por orden del director de carrera. Todos los karts abandonados en la pista deberán ser retirados.

Caso B: durante las series clasificatorias y carreras, todos los karts reducirán inmediatamente su velocidad y se dirigirán al punto señalado por el director de carrera en reunión de pilotos.

El procedimiento a seguir varía según el número de vueltas completadas por el líder de la carrera antes de que se diera la señal de parada (Prescripciones Generales FIA-CIK):

15.1.5 Reanudación de la competencia

A) El trabajo en los karts se permitirá únicamente en el Área de Reparación; las únicas personas autorizadas a intervenir en un kart son el propio piloto y su mecánico designado, titular del pase correspondiente. No se permitirá el reabastecimiento de combustible.

B) Después de una situación de suspensión, el retraso se mantendrá lo más corto posible y tan pronto como se conozca la hora de reanudación, se informará a los Pilotos.

C) La Carrera o Serie se reanudará con procedimiento "SLOW" y el Artículo 15.1.6 del presente Reglamento. La duración de la nueva carrera será igual a la diferencia entre el número de vueltas programadas y el número de vueltas cubiertas, salvo si la detención de la competencia fue dentro de las primeras dos vueltas, caso en que se correrán las vueltas indicadas en originalmente en el reglamento particular. Podrán tomar la nueva salida los pilotos que hayan cruzado la Meta al final de la vuelta anterior a la de la suspensión de la carrera y aquellos que se encontraban en la Zona de Reparaciones cuando se mostró la bandera roja.

D) Las posiciones de salida que se retomen se determinarán por el orden de llegada al final de la vuelta anterior a la de la suspensión de la carrera.

15.1.6 Neutralización de una competencia (procedimiento “slow”)

A) El director de carrera podrá decidir neutralizar una manga clasificatoria o una carrera. Este procedimiento se utilizará únicamente si la pista está obstruida, o si los pilotos o los oficiales están en peligro físico inmediato, pero las circunstancias no son suficientes para justificar la interrupción de la manga clasificatoria o de la carrera.

B) Cuando se dé la orden de neutralizar la manga clasificatoria o de la carrera, partiendo por el puesto de meta, todos los puestos de observación exhibirán banderas amarillas ondeantes y un cartel de “SLOW” (cartel amarillo con la palabra “SLOW” escrito en negro), que se mantendrá hasta que finalice la neutralización.

C) Todos los karts en competencia deberán alinearse detrás del kart líder , y los adelantamientos están estrictamente prohibidos. Los adelantamientos se permitirán únicamente si un kart reduce la velocidad debido a un problema notorio.

D) Durante las vueltas de neutralización, el kart líder marcará el ritmo, a velocidad moderada, y todos los demás karts deberán permanecer en formación lo más cerrada posible.

E) Los karts podrán ingresar a la zona de reparación durante la neutralización, pero podrán reincorporarse a la pista solo cuando lo autorice un comisario. Un kart que se reincorpore a la pista procederá a velocidad moderada hasta llegar al final de la fila de karts detrás del kart líder. Los adelantamientos están estrictamente prohibidos.

F) Cuando el director de carrera decida finalizar la neutralización, se mantendrán los carteles de “SLOW” y las banderas amarillas se mostrarán inmóviles. Esta será la señal a los pilotos de que la carrera se reanudará la próxima vez que se cruce la línea de meta.

G) En ese momento, el kart líder seguirá marcando el ritmo, a velocidad moderada. El director de carrera señalará la reanudación de la carrera mediante una bandera verde ondeante en la línea de meta. Los adelantamientos seguirán prohibidos hasta que los karts hayan cruzado la línea de meta al final de la neutralización de carrera. Al acercarse a la línea de meta, donde el director de carrera ondeará una bandera verde, los pilotos podrán acelerar sólo después de cruzar la línea amarilla que precede a la línea de meta. Las banderas amarillas y los carteles de “SLOW” en los puestos de los observadores serán entonces retirados y reemplazados por banderas verdes ondeantes. Estas banderas se exhibirán durante un máximo de una vuelta.

H) Cada vuelta completada durante la neutralización se contabilizará como una vuelta de carrera.

I) Si la carrera termina durante la neutralización, los karts tomarán la bandera a cuadros como de costumbre, sin que se les permita adelantar. Los adelantamientos se permitirán

sólo si un kart reduce su velocidad debido a un problema notorio.

15.2 Regulaciones deportivas generales – Sanciones y Penalizaciones

15.2.1 Front Fairing (trompa)

La trompa debe estar en la posición correcta en todo momento durante una competición de acuerdo con el reglamento técnico de la CIK-FIA.

Si el juez de hechos informa que la trompa de uno o más karts ya no estaba en la posición correcta cuando se ondeó la bandera a cuadros y el kart en cuestión cruzó la línea de meta, en todas las situaciones se impondrá automáticamente una penalización de tiempo de +5 segundos (cuando se produzca en las series, prefinal y final) o eliminación de las dos vueltas más rápidas (cuando se produzca en la sesión de clasificación) al piloto o los pilotos en cuestión. Esta penalización no es susceptible de apelación (Prescripciones Generales CIK-FIA), por lo tanto no será notificada al piloto (o su concurrente) y será informada directamente en la publicación del resultado oficial de la tanda.

Cuando los Comisarios/Jueces de Hecho envíen los informes sobre la posición incorrecta de la trompa, los Comisarios Deportivos aplicarán automáticamente las decisiones. Los comisarios deportivos también pueden tomar una decisión colectiva para los pilotos involucrados en una sesión.

Si se descubre o prueba que un piloto o un tercero manipuló intencionalmente una trompa que no estaba instalada correctamente durante la última vuelta o después de que se ondeó la bandera a cuadros, esto dará lugar a una descalificación.

En caso de aplicarse bandera roja en una serie, prefinal o final, cumplidas las primeras dos vueltas y menos del 75% de la distancia total, por motivos de seguridad, el director de carrera, informando previamente a los comisarios, puede permitir a los pilotos que hayan llegado con la trompa fuera de posición a reponerla previo a la reanudación. Esto implica que la sanción de tiempo de +5 segundos se debe aplicar en el instante, sumándose al tiempo de carrera cumplido por el piloto al registrar el último paso válido por meta, y perdiendo las posiciones que esto conlleve antes de la reanudación.

15.2.2 Maniobras en pista

Dentro de las prescripciones generales de la CIK-FIA, el colegio de comisarios tiene el poder de decidir penalizaciones sobre los pilotos por acciones que infrinjan el presente reglamento deportivo. De requerirlo, el director de carrera, con previa autorización de los comisarios, puede aplicar banderas de advertencia (blanca con negro) y detención (negra) junto al número en la línea de meta para informar al piloto que incurrió en la infracción.

1) Durante las dos últimas vueltas no se mostrará ninguna de estas banderas. El director de carrera informará durante la sesión informativa sobre el procedimiento para la imposición y notificación de estas penalizaciones.



2) Si hay más infracciones del mismo piloto en la misma sesión, el director de carrera informará de ello a los comisarios para que puedan aplicar sanciones adicionales.

3) Las sanciones son acumulativas.

4) Está estrictamente prohibido el ingreso a la pista en todo momento, salvo para director de carrera, oficiales de pista, jueces de hecho, staff y prensa acreditada. Cualquier persona que requiera por necesidad ingresar a ella, debe solicitarlo al director de carrera, quien puede autorizar o denegar el paso.

5) Está prohibido dar arranque a los motores en zona de paddock. Si un kart requiere realizar una prueba por un desperfecto o cambio de pieza de manera justificada, debe solicitar autorización al comisario técnico.

6) Durante las sesiones oficiales, los kart deben portar en todo momento su dispositivo de control de cronometraje (transponder), el cual debe funcionar correctamente.

7) El Director de Carrera puede interrumpir una sesión de práctica por motivos de seguridad. Si un piloto provocó intencionalmente la detención, se le pueden aplicar sanciones tal como eliminar sus tiempos y se le puede impedir participar de alguna otra sesión.

8) Está estrictamente prohibido rodar en contra del sentido de giro del circuito (se incluye calle de pits).

9) Está estrictamente prohibido acortar pista mediante atajos y en general, no respetar el trazado oficial.

10) Un kart nunca debe cruzar con las cuatro ruedas la línea blanca que delimita el borde de pista. Si por algún motivo un piloto adelantó a otro por fuera de la pista, debe devolver la posición cuanto antes.

11) Un kart no se debe detener voluntariamente en el circuito a menos que sea por una situación de emergencia.

12) Los oficiales de pista pueden asistir a un kart que se haya detenido o despistado en una zona peligrosa, sin embargo, el piloto no puede reincorporarse producto de esa ayuda.

13) En caso que un piloto sufra una avería en pista, y siempre y cuando haya quedado en una zona libre de peligro, puede intentar reparar su kart (con sus propias manos) y reintegrarse en cualquier momento sin interferir en el tránsito de otros karts.

14) En caso que los comisarios determinen la aplicación de una bandera negra, esta se mostrará hasta cuatro veces al piloto en su paso por la meta. El no detenerse se considera una falta grave.

15) Al ingresar o salir de la calle de pits, los pilotos deben levantar su mano a la altura del casco para avisar al resto de pilotos, transitar dentro de las líneas blancas demarcadas (líneas de desaceleración) sin cruzar ninguna rueda sobre ellas y sin estorbar el tránsito de

otros karts.

16) Al mostrar bandera de reparación a un piloto, este debe **ingresar la próxima pasada por pits** salvo que se encuentre en la última vuelta. Sólo puede retomar la competencia solucionando el problema y volviendo con la instrucción de oficial de pista, juez de pregrilla o director de carrera.

17) El ingreso a la calle de pits debe ser siempre a velocidad reducida, durante todo el trayecto de la misma.

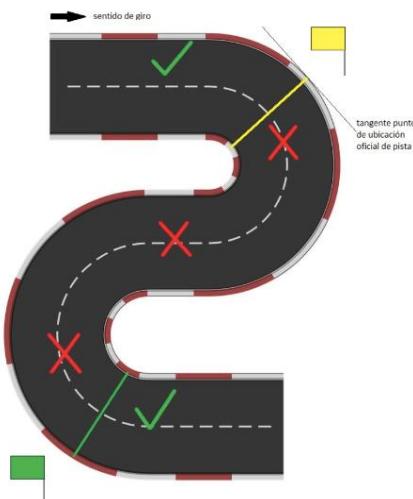
18) La única zona permitida para reparar los karts es la zona de reparación dentro de la calle de pits, o bien las que indique el director de carrera o el presente reglamento en situaciones específicas como banderas rojas, u otras.

19) Los karts pueden ser manipulados en zona de reparación sólo por el piloto y su mecánico designado. Las herramientas a utilizar son las que llevan consigo al ingreso de la pregrilla y no se le pueden entregar otras desde el exterior de la pista.

20) Se aplicarán sanciones a los pilotos que hagan caso omiso a las instrucciones mediante bandera entregadas por los oficiales de pista.

21) Respetar las banderas azules, permitiendo el sobreseño del grupo que viene más rápido.

22) No se permite adelantar con bandera amarilla o régimen de "slow". En caso de hacerlo, devolver la posición inmediatamente. En el caso de la neutralización de un sector con bandera amarilla, esta comienza en la perpendicular de la tangente del punto del oficial de pista que muestra la bandera, por tanto no pueden iniciarse maniobras de adelantamiento pasada esta línea, y sólo se podrán reiniciar al pasar por el puesto de bandera verde bajo el mismo criterio (ver siguiente imagen).



Introduce el

23) Respetar siempre las instrucciones del oficial de pista a la salida de la calle de pits.

24) En caso que un piloto quiera defender una posición, puede hacer dos cambios en la

línea de carrera hacia el interior y volver una sola vez pero siempre dejando espacio para un kart por el carril externo. Realizar este cruce completo o bien realizar más cambios en la línea de carrera se considera barrido de pista.

25) En maniobras de adelantamiento y cualquier disputa de posiciones, los pilotos deben respetar la línea de carrera correspondiente (interna y externa), dejando siempre espacio para un kart. Se entenderá que hay una disputa de posición o maniobra de adelantamiento cuando un kart pone sus neumáticos delanteros en línea a la altura de la butaca del que le antecede, sea por el interior o el exterior.

26) Todas las maniobras que impliquen un incidente entre uno o más pilotos serán revisadas por los comisarios deportivos, aplicándose sanciones por maniobras peligrosas y/o antideportivas según el criterio de estos.

27) En caso de adelantar a otro piloto desacomodándolo previamente, se aplicará sanción por parte de los comisarios salvo que el piloto devuelva la posición (cuando esto sea posible).

28) El piloto debe siempre ir sentado en su kart.

29) La zona comprendida entre la línea de meta que indica el final de carrera y el ingreso al parque cerrado se considera también como parque cerrado, por tanto se deben cumplir todas sus normas.

30) El revisor técnico (o su delegado), tiene la facultad de revisar por orden del Colegio de Comisarios que, cualquier pieza se ajuste a las normas establecidas en el reglamento técnico. Asimismo, los comisarios deportivos tienen también la facultad de instruir al revisor técnico el chequeo de cualquier otro componente.

31) Un kart no puede abandonar el parque cerrado hasta que así lo indique el revisor técnico o su delegado.

32) En parque cerrado sólo pueden transitar oficiales, pilotos y mecánicos (estos últimos posterior al control de pesaje), y los karts no pueden ser reparados, manipulados, operados o chequeados a menos que las autoridades lo autoricen.

33) Si uno piloto fue envuelto en un incidente y fue notificado dentro de los 30 minutos posteriores a la finalización de la sesión, ese piloto no debe retirarse del circuito sin la autorización de los comisarios.

34) Los comisarios deportivos pueden utilizar cualquier sistema de vídeo o electrónico que pueda ayudarles a tomar una decisión.

35) Para cualquier incidente que no se mencione, pero que el director de carrera considere incorrecto, puede notificar a los comisarios de la carrera, quienes pueden proponer una sanción.

36) Los hechos antes mencionados también podrán quedar impunes o podrá aplicárseles un castigo más severo, si el colegio de comisarios lo considera oportuno.

37) Cuando el kart se encuentre en movimiento, sólo estará autorizado el levantar una mano del volante; esto para indicar a los karts que le siguen que tiene un problema, va más lentos de lo normal o bien que hará ingreso a la calle de pits. El levantar las dos manos del volante será considerado Manejo Peligroso con la correspondiente penalización a criterio del Colegio de Comisarios.

38) Reglas de Parque Cerrado

El Parque Cerrado se refiere al área específica del circuito, donde los karts deben estacionarse después de una sesión oficial en un día de carrera (clasificación, series, pre finales y finales) para efectos de la Revisión Técnica. Es una zona segura y absolutamente restringida, donde se asegura que los vehículos cumplan con el Reglamento Técnico, evitando cualquier tipo de manipulación una vez finalizada la sesión. La zona de pesaje forma parte integral del Parque Cerrado y por lo mismo es de acceso absolutamente restringido.

Para efectos del normal funcionamiento en el Parque Cerrado, se establece la siguiente normativa:

1. En la zona de pesaje, en la balanza sólo pueden estar: el oficial de Pesaje, el kart (en las condiciones que terminó la sesión) y el Piloto.
2. El pesaje es de carácter obligatorio, de no hacerlo el piloto será descalificado de la sesión.
3. Una vez realizado el pesaje, los karts deberán ser conducidos por el piloto y sin ningún tipo de asistencia al sector del Parque Cerrado que el Comisario Técnico indique.
4. En el Parque Cerrado todos los karts quedan a disposición del Comisario Técnico, quien a criterio del Colegio de Comisarios puede realizar la inspección técnica que se estime necesaria.
5. El Comisario Técnico indicará los karts que serán revisados, los cuales deberán ser puestos en su respectivo atril. Para ello, el Comisario Técnico permitirá el acceso a la Zona de Revisión Técnica, sólo del mecánico del kart a ser revisado (un solo mecánico).
6. Sólo está autorizada la presencia del piloto y su respectivo mecánico al procedimiento de Revisión Técnica
7. El mecánico que participe del procedimiento de Revisión Técnica deberá disponer de las herramientas necesarias para la ejecución de la Revisión Técnica
8. Los karts que se encuentren bajo procedimiento de Revisión Técnica deben estar totalmente separados de otro kart que se encuentre bajo el mismo procedimiento.
9. En el procedimiento de Revisión Técnica el piloto y el mecánico sólo pueden manipular su propio equipamiento. No está autorizado el manipular ningún elemento de otro kart, bajo pena de ser descalificado por el simple hecho de manipular un elemento de otro kart.
10. Los karts (todos) sólo podrán salir del Parque Cerrado una vez que lo autorice el Comisario Técnico

11. El acceso al Parque Cerrado está totalmente prohibido; quien lo haga sin la autorización correspondiente, será sancionado por los Comisarios Deportivos.

16. RECLAMOS, SANCIONES Y APELACIONES

A) Los reclamos deben efectuarse por escrito una vez finalizada la carrera, el participante tiene 30 minutos para hacer el reclamo o denuncia de acuerdo con el art. 13 del CDI, bajo la norma y pauta que deje en claro que se reclama, contra quien se reclama, la sesión que se reclama, la categoría y el pago de la caución correspondiente.

B) El formulario de reclamos se pide en el puesto de la Secretaría del Meeting y se debe entregar firmado al Director de Carrera.

C) No se aceptan reclamos verbales, como tampoco sin el pago de la caución, como tampoco reclamos a Directores de la organización, de la AKCH, o Directores de la FEDERACIÓN DE AUTOMOVILISMO DE CHILE (FADECH). En caso de hacer caso omiso a este artículo, el piloto y/o concurrente puede ser penalizado. El Director de Carrera debe informar y mostrar a los Comisarios los reclamos presentados.

D) En caso de existir SANCIONES, sólo se aceptan apelaciones bajo las condiciones descritas en los siguientes artículos:

RESPONSABILIDAD ANTE PENALIZACIONES

(CDI 12.3 Penalizaciones) Podrán ser objeto de penalizaciones o multas todas las infracciones al presente Código y a sus anexos, a los reglamentos nacionales y a sus anexos y a los Reglamentos Particulares, cometidas por los organizadores, oficiales, pilotos, otros licenciados o cualquier otra persona u organización Asistente. El piloto será responsable de las conductas y de las omisiones de toda persona que participe o realice una prestación por su cuenta en relación con una prueba o un campeonato. Esta disposición atañe principalmente a sus responsables directos o indirectos, conductores, mecánicos, prestadores de servicios, o a sus acompañantes, así como también a toda persona autorizada por el piloto para acceder a los espacios reservados. Además, cada una de estas personas será igualmente responsable de toda infracción al presente Reglamento. En relación a las penalidades, el Colegio de Comisarios son los únicos que pueden aplicar las sanciones del presente reglamento o bien las sanciones del Reglamento Deportivo FADECH en su artículo 38.

INC. 1.- DE LOS RECLAMOS - ART 13 CDI

Son inadmisibles los reclamos verbales e interpuestos por terceros. Los reclamos deberán ser presentados en forma personal por el piloto o concurrente dentro de los 30 minutos siguientes a la publicación del resultado provisional de la Clasificación o Carrera, este reclamo debe ser de forma escrita utilizando el formulario provisto por la organización y disponible en la torre de control en forma sustentada, aportando evidencias y dirigida al

Director de Carrera y acompañada de su correspondiente caución. Fuera de este lapso no será admisible ningún tipo de reclamo. Será excluido del evento el piloto, concurrente y/o representante o preparador que se dirija de forma agresiva o irrespetuosa a las autoridades del evento.

El monto de la caución por protestas deportivas será de \$70.000 que deberá entregarse junto con el reclamo a través de efectivo o un cheque nominativo. La caución sólo será devuelta en caso que se le dé la razón al reclamante.

El monto de caución por protestas técnicas será de \$300.000 que deberán entregarse junto con el reclamo a través de efectivo o un cheque nominativo. El monto de la caución incluye el costo de la mano de obra y juego de empaquetaduras/retenes requerido para volver a dejar el motor bajo protesta operativo, sin incluir el cambio de ningún componente del motor.

La caución será devuelta al reclamante, sólo en el caso en se detecte una falta al reglamento técnico, en cuyo caso los costos serán asumidos por el piloto sobre el cual se hizo el reclamo. La resolución de cualquier reclamo deportivo o técnico debe ser entregada el mismo día del evento.

INC. 2.- INSTANCIA APELACIÓN - ART 15 CDI

Las instancias de apelación están regidas bajo el Art. 15.5.2 del CDI que indica que, una caución de apelación es exigible a partir del momento en el que el interesado haya notificado a los comisarios deportivos su intención de apelar y deberá pagarse, aunque el interesado no continúe con esa intención. El importe de la caución de apelación lo fijará cada año la ADN del país en el que se vaya a producir la resolución o, en su caso:

- La ADN de Tutela de la serie internacional
- La ADN que organice el Campeonato Nacional: si la Competición se organiza de acuerdo con el Artículo 2.4.4.c o 2.4.4.e del Código.

El Colegio Judicial de la FEDERACIÓN CHILENA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FADECH) tiene jurisdicción sobre todos los eventos que se llevan a cabo en Chile. Para la apelación, debe presentar al Director de Carrera (en caso de no hallarlo, recurrir al Presidente del Colegio de Comisarios) una nota que diga "Intención de Apelar" con nombre del piloto, categoría, número del kart y debidamente firmado. El plazo para presentar por escrito la "Intención de Apelar" es de 1 hora desde el momento de la notificación

Una vez hecho esto, tiene 96 horas para pagar la caución a FADECH y presentar sus descargos ante el Tribunal de Apelación Nacional. Los descargos deben ser remitidos vía correo electrónico directamente al correo: tribunaldeapelaciones@fadech.cl, acompañada de su correspondiente caución. La licencia del piloto quedará suspendida hasta que cancele la caución, independiente a que siga con el alegato o no.

En caso de que la apelación sea aceptada, se devolverá el 100% del dinero depositado.

17. ESCALA DE PENALIZACIONES

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

- Amonestación (A): Carta de amonestación o Amonestación Verbal
- Multa en dinero (M): desde \$5.000 a \$300.000 a criterio del Colegio de Comisarios
- Penalizaciones de tiempo (P): desde 5 a 60 segundos dependiendo la falta conforme criterio del Colegio de Comisarios.
- Penalización en Puestos en la Grilla (G): desde tres (3) puestos en la grilla al último lugar de la grilla, dependiendo la falta conforme el criterio del Colegio de Comisarios.
- Descalificación (D): de la sesión o la fecha conforme el criterio del Colegio de Comisarios.
- Exclusión (E): de una (1) fecha a la totalidad del campeonato conforme el criterio del Colegio de Comisarios.
- Suspensión (S): de 30 (treinta) a 90 (noventa) días conforme el criterio del Colegio de Comisarios. En forma adicional el Colegio de Comisarios podrá solicitar a FEDERACIÓN CHILENA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FADECH), la suspensión de la licencia deportiva.

18. CUADRO SANCIONES/PENALIZACIONES

La tabla con la tipificación de Sanciones y Penalizaciones está indicada en el **Anexo Nº1** del presente reglamento.

19. DISPOSICIONES GENERALES

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

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

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

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

espacios reservados. Además, cada una de estas personas será igualmente responsable de toda infracción al presente reglamento. El piloto suministrará al Club organizador, para registro, la lista completa de las personas que participen o brinden algún servicio por su cuenta relacionado con una prueba o un campeonato.

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

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

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

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

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

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

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

19.12 Las multas son acumulativas.

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

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

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

19.16 Todos los pilotos que participen en una competencia tienen la obligación de asistir a la ceremonia de premiación que se realiza al finalizar cada jornada. En caso de existir un problema que impida al piloto, este debe informar con antelación al director de carrera quien puede autorizar o no según las circunstancias. En caso de proceder, el piloto debe preocuparse de presentar un sustituto en la ceremonia.

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

A) Si la carrera es suspendida en forma definitiva, se considerará su término oficial en la vuelta previa al momento de la aplicación de la bandera roja. Se asignarán los puntajes según establece en el Art. 6 del presente reglamento.

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

C) Si la competencia se suspendió en el transcurso de las dos primeras vueltas, los pilotos que hubieran abandonado y estén en condiciones de hacerlo se podrán integrar en la nueva largada, dentro del horario definido por el director de carrera.

D) Si la competencia se suspendió con bandera roja, y se han cumplido más de dos vueltas pero menos del 75% de la distancia total, sólo podrán tomar parte de la reanudación los pilotos que hayan completado la vuelta previa a la del incidente que provocó la bandera roja, así como los pilotos que se encontraban en la zona de reparación al momento de mostrarse esta.

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

19.19 El término de la carrera será avisado a los pilotos por medio de la bandera a cuadros.

19.20 Las carreras, según proceda, pueden acabarse por el cumplimiento de tiempo (15 minutos máximo prefinales y 18 minutos máximo finales)

20. PROCEDIMIENTO DE PESAJE

20.1 El pesaje debe realizarse sólo con el kart y el piloto, no debe haber ninguna persona en dicho sector aparte del oficial de pesaje.

20.2 El kart debe estar con las 4 ruedas completamente sobre la plataforma de pesaje.

20.3 La medición se debe realizar con el piloto sentado en la butaca y sin moverse y con las extremidades en posición normal de conducción.

20.4 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.

20.5 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 20.4).
- 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 20.4).
- 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.

21. DE LOS TRANSPONDERS

21.1 Es obligación de cada piloto contar con su transponder compatible con MyLaps debidamente registrado con el Oficial de Cronometraje el día del evento.

21.2 El transponder debe instalarse en la parte trasera de la butaca, procurando que no exista un lastre que inhiba la señal del transponder.

21.3 En caso de que un piloto no registre tiempo en el sistema de cronometraje durante la tanda de Warm Up, Clasificación, Heat's, Pre-Final y/o Final se considerará que no se presentó en dicha sesión.

21.4 La ubicación y el correcto funcionamiento del transponder es de exclusiva responsabilidad del piloto y/o del concurrente. Cualquier falla en este dispositivo no será motivo de reclamo ante la organización.

21.5 Los resultados oficiales serán publicados en un mural especial y sólo serán válidos los firmados por el Director de Carrera.

22. NOTIFICACIONES

Las notificaciones de penalizaciones y/o sanciones aplicadas a un piloto por el Colegio de Comisarios, ya sea por incidentes o infracciones a los reglamentos durante la competencia, serán notificadas al infractor en forma escrita por los Comisarios o bien en forma electrónica, cuando ello esté debidamente informado en el Reglamento Particular de la Prueba.

23. SORTEO DE COMPONENTES

A criterio del Colegio de Comisarios Deportivos, quienes también pueden determinar de forma autónoma otras revisiones o cambios, estos podrán decidir en cualquier momento para todos los pilotos o un grupo de ellos, el sorteo y/o cambio de componentes como escapes, bobinas, carburadores, CDI, etc., entre los pilotos participantes de la categoría o bien el cambio por componentes dispuestos por la organización. El Sorteo y entrega de componentes será antes de la reunión de pilotos en la Zona de Revisión Técnica.

Si el Colegio de Comisarios determina, pueden pedir o citar por escrito a un kart de competición para someterlo a una revisión técnica, el piloto debe llevar su kart en forma obligatoria antes de ingresar a pits. No acudir a la revisión de destape o revisión final, significa pérdida de puntos y queda sujeto a la determinación del Colegio de Comisarios.

24. CORTE DE SELLOS

El Colegio de Comisarios se reserva la potestad de cortar sellos durante el proceso de revisión técnica y revisar incluso por completo un motor. La reposición del sello será de inmediato en la revisión y no tiene costo adicional

25. SIGNIFICADO DE LAS BANDERAS

Señales con banderas o pantallas LED utilizadas por el Director de Carrera y los Comisarios Deportivos 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 competiciones 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): 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 los Comisario Deportivos lo consideran necesario, para señalizar 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



**REGLAMENTO VISADO
FECHA: 27 DE ENERO 2026**

ANEXO N°1

TABLA DE SANCIONES Y PENALIZACIONES

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

- Amonestación (A): Carta de amonestación o Amonestación Verbal
- Multa en dinero (M): desde \$5.000 a \$300.000 a criterio del Colegio de Comisarios
- Penalizaciones de tiempo (P): desde 5 a 60 segundos dependiendo la falta conforme criterio del Colegio de Comisarios.
- Penalización en Puestos en la Grilla (G): desde tres (3) puestos en la grilla al último lugar de la grilla, dependiendo la falta conforme el criterio del Colegio de Comisarios.
- Descalificación (D): de la sesión o la fecha conforme el criterio del Colegio de Comisarios.
- Exclusión (E): de una (1) fecha a la totalidad del campeonato conforme el criterio del Colegio de Comisarios.
- Suspensión (S): de 30 (treinta) a 90 (noventa) días conforme el criterio del Colegio de Comisarios. En forma adicional el Colegio de Comisarios podrá solicitar a FEDERACIÓN CHILENA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FADECH) la suspensión de la licencia deportiva.

ADMINISTRATIVO - VERIFICACIONES	
INCIDENTE	TIPO DE SANCIÓN
1) No utilizar indumentaria reglamentaria para uso de la pista en tandas oficiales	D/M
2) No usar numeración como mínimo en cuatro lugares (corbata delantera, parachoques trasero y en ambos pontones laterales) o presentar numeración defectuosa	A/D/M
3) No asistir al meeting de pilotos	G
4) Asistir a la ceremonia de premiación sin su implementación deportiva (buzo completo puesto)	M
5) No asistir al podio sin la autorización previa del Director de Carrera	M
6) Carencia o uso fraudulento de la Licencia	M/D/E/S
7) Entrenar o participar en las fechas prohibidas por FADECH	M/S
8) No pasar las verificaciones administrativas	M/D

9) No pasar las verificaciones técnicas previas	M/D
10) Infracciones al procedimiento de marcaje	G/M/D/S/E
11) No informar oficialmente al director de Carrera de no poder tomar la salida a una tanda	A/M/D
12) Cualquier acción de un piloto que producto del desconocimiento o no aplicación de lo establecido en el presente reglamento, y que puede alterar el desarrollo normal de la prueba, podrá ser sancionado a criterio de los comisarios	M/G/P/E/D

CONDUCTA	
INCIDENTE	TIPO DE SANCIÓN
13) Está absolutamente prohibido el consumo de todo tipo de Bebidas alcohólicas o psicotrópicos en competencias oficiales, valido para pilotos o quienes los acompañen (preparadores, familiares o amigos) o público en general	D/M/S/E
14) Descalificar verbal o físicamente a un oficial del evento	A/M/D/E/S
15) Ingreso no autorizado a la pista de pilotos, concurrentes, preparadores, amigos o público	A/M/D/E
16) Hacer abandono del podio en forma irrespetuosa con gestos reprobatorios o faltos de respeto, de parte del piloto o sus adjuntos	A/M/D/S
17) Realizar acusaciones o comentarios sin sustento responsable y deportivo	A/M/D/S
18) Agredir de palabra (insultos, garabatos, gestos, etc.) a otro piloto, autoridades de la prueba o dirigentes de Clubes o Asociación, miembros de otro equipo o del propio	A/M/E/S
19) Intentar agredir o agredir físicamente o de hecho a otro piloto, autoridades de la prueba o dirigentes de Clubes o asociación, miembros de otro equipo o del propio	A/M/E/S
20) Realizar a través de medios de comunicación masiva (prensa, radio o televisión), declaraciones lesivas a otro	A/M/S

competidor, autoridades de la prueba o dirigentes	
21) Denostar públicamente a pilotos, autoridades del karting, Clubes, Asociación, Federación en redes sociales de internet	A/M/E/D/S
22) Realizar maniobras en beneficio de otro piloto	M/D/E

MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS	
INCIDENTE	TIPO SANCIÓN
23) No utilizar el trazado del circuito definido	D/P/M
24) Ante una falla del kart el piloto debe poner el kart en un lugar seguro y debe mantenerse junto al kart hasta finalizada la sesión	A/M
25) Recibir asistencia en pista sin autorización	A/M/D/E/S
26) Si un piloto vuelve a pista luego de una descalificación	E/S
27) No presentarse en pregrilla en el momento que se le indique	G/P/D
28) Utilizar otra zona distinta a los pits para realizar reparaciones	D/M/P
29) El piloto de un Kart que quiera hacer ingreso a calle de pits, sin respetar la línea de desalberación y/o no señale su intención a tiempo	A/G/P/M
30) No circular a velocidad reducida durante el tránsito en calle de pits	A/G/P/M
31) No realizar pesaje o revisión técnica	D
32) Antes de proceder a la largada, durante la(s) vuelta(s) de posicionamiento, está prohibido adelantar, zigzaguear de forma agresiva (Art. 15.1.3 - letra F del presente reglamento) o realizar maniobras que puedan poner en riesgo a otros pilotos o el normal desarrollo de la competencia	A/G/P/M/D
33) Recuperar posiciones en la grilla de partida según lo indicado en Art. 15.1.1 - letra B, 15.1.2 - letra B y 15.1.3 - letras C, D, E y H	G/P/M/D
34) Si un piloto comete una falta que perjudique a otro piloto en las vueltas previas a la largada	G/P/D

35) Adelantamiento en la largada (Art. 15.1.3 - letra K)	G/P/D
36) Producir repetidas largadas falsas (Art. 15.1.3 - letra I)	G/P/D
37) Superar la velocidad de aproximación hacia la línea de salida	G/P
38) No respetar los carriles previo a la largada (salida de carril según Art. 15.1.3 - letra H)	P
39) Si un piloto se sale de la pista y vuelve a ella con el kart en movimiento y sin precaución, y estorba al resto de los competidores	A/P/G/M/D
40) Realizar más de dos cambios de trayectoria para evitar sobreseño	G/P
41) No respetar las líneas de carrera durante una maniobra de adelantamiento o al disputar una posición	P/G/D
42) Adelantar por fuera de las líneas que delimitan el trazado (Art. 15.2.1 - número 10)	P/G/D
43) Manejo peligroso o antideportivo	A/G/P/D/M/E/S
44) Las manos de los pilotos deben permanecer en el volante, sin realizar señas a otros competidores y/o Autoridades de la prueba	A/G/P/D/M/E/S
45) No seguir las instrucciones de los oficiales	A/G/P/D/M/E/S
46) No respetar procedimiento "Slow"	G/P/D
47) Reiteración de faltas durante la prueba	M/D

BANDERAS	
INCIDENTE	TIPO SANCIÓN
48) No respetar bandera Azul o reiteración	G/P/D
49) No respetar bandera Amarilla o reiteración	G/P/D
50) No respetar bandera de taller Art. 15.2.2 - número 16	D
51) No respetar bandera negra	D/E/S
52) Dirigirse a la zona de pits con bandera roja sin autorización	A/M/P/D

del Director de Carrera	
53) Adelantar en bandera roja	P/D
54) Adelantar en régimen bandera amarilla (Art. 15.2.1 - número 22)	A/P/G
55) Adelantar en régimen slow (Art. 15.1.6)	A/P/G

TÉCNICA	
INCIDENTE	TIPO SANCIÓN
56) Infracciones generales de carácter técnico	D (sesión)/M
57) Infracciones de carácter técnico que obedezcan a la manipulación, pulido o mecanización de algún componente original del motor; incluyendo carburador, escape, bobina, batería, ramal, filtro aire, restrictor admisión/escape. CDI 12.2.1.b - 12.2.1.c - 12.2.1.m. Los componentes involucrados serán retenidos por la organización.	D (sesión)+M
58) Recibir asistencia y/o manipular el kart en parque cerrado sin supervisión del revisor técnico. CDI 12.2.1.b - 12.2.1.c - 12.2.1.m	D (sesión)+M/S
59) No dar peso mínimo de la categoría	D (sesión)
60) Negarse a ser revisado técnicamente durante un evento oficial. CDI 12.2.1.b - 12.2.1.c - 12.2.1.m	D (de la fecha)+M/S
61) No conservar los aparatos oficiales de cronometraje	P/M/D
62) Manipulación de los neumáticos de carrera oficiales o montaje de neumáticos distintos a los oficiales. CDI 12.2.1.b - 12.2.1.c - 12.2.1.m	D (de la fecha)+M/S
63) Utilizar un combustible distinto al oficial	M/D/S/E
64) No facilitar la verificación técnica. CDI 12.2.1.b - 12.2.1.c - 12.2.1.m	D (de la fecha)+M/S
65) Infracción al procedimiento de manejo de combustible. CDI 12.2.1.b - 12.2.1.c - 12.2.1.m	D (de la fecha)+M/S

66) Llegar al final de la carrera con trompa desmontada (Art. 15.2.1 "front fairing")	P (+5 segundos)
67) Llegar al final de la sesión de clasificación con la trompa desmontada (Art. 15.2.1 "front fairing")	P (eliminación de las 2 mejores vueltas de la clasificación)
68) Intervenir un kart en la pregrilla (salvo para revisión de presión y cambio de bujía según art 15.1.1 - letra B del presente reglamento)	D (sesión)
69) Arrancar motores en el paddock u otro sector que no sea pregrilla, calle de pits o la pista, y sin supervisión del revisor técnico	M/G/P
70) Cualquier infracción al reglamento técnico que el revisor técnico, comisarios u otro delegado estime que haya sido de mala fe y/o deliberada con fin de obtener ventaja. CDI 12.2.1.b - 12.2.1.c - 12.2.1.m	D (de la fecha)+M/S

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

Versión 2 del 27 de enero de 2026



**REGLAMENTO VISADO
FECHA: 27 DE ENERO 2026**