

FEDERACIÓN VENEZOLANA DE KARTING

CAMPEONATO NACIONAL DE KARTING 2011

REGLAMENTO DEPORTIVO

BABY 50 cc

TaG 60 cc

CADET 80 cc

Micro Max 125 cc.

Mini Max 125 cc

TaG Junior 125 cc.

TaG Senior 125 cc.

TaG Master 125 cc.

Capítulo I

Artículo 1 – Definición del Evento

El CAMPEONATO NACIONAL de KARTING de VENEZUELA 20110. Es un evento de velocidad, de las categorías: TaG: 125cc (Junior; Senior y Master) y TaG 60 cc de acuerdo al reglamento TAG USA, las Categorías Baby 50 cc y CADET 80 cc regidas por el presente reglamento, Las Categorías Micro y Mini Max según el reglamento técnico nacional Rotamax de Venezuela y de acuerdo a sus fichas técnicas.

Artículo 2 – Organización

El Evento está organizado dentro del marco de los Reglamentos; Reglamento Deportivo del Campeonato Nacional de Karting 2011, Reglamento Internacional de Karting de la CIK 2009, el Código Deportivo Internacional FIA, los Reglamentos Técnicos CIK 2009, Reglamentos Técnicos TaG 2005 al 2010, Reglamento Rotamax 2010, y el Reglamento Particular de cada Evento. Todos los participantes y sus allegados se comprometen, se obligan a respetar y cumplir estos reglamentos desde el instante de su inscripción en el Campeonato Nacional de Karting de Venezuela 2010.

El campeonato Constará de SEIS (6) eventos organizados en CUATRO (4) cedes y en cada evento se correrán CARRERA 1 Y CARRERA 2, carreras puntuables cada una de ellas.

| VALIDA | FECHA | LUGAR | KARTODROMO |
|--------|----------------------|--------------------------|--|
| I | 1 Y 2 Abril | Maracay, Edo. Aragua | Kartodromo Internacional "Carmencita Hernandez Paradisi" |
| II | 27 Y 28 Mayo | Guatire, Edo. Miranda | Kartodromo de Loma Linda |
| III | 15 y 16 Julio | POR DEFINIR | |
| IV | 9 y 10 Septiembre | POR DEFINIR | |
| V | 28 y 29 Octubre | POR DEFINIR | |
| VI | 18 y 19 Noviembre | Maracay, Edo. Aragua | Kartodromo Internacional "Carmencita Hernandez Paradisi" |

Artículo 3 – Información Específica del Evento

- **Nombre del Evento:**
- **Autoridad Deportiva Estatal:**

Nombre:
Dirección:
Teléfono:
Fax:
Correo electrónico:

- **Organizador:**

Nombre:
Dirección:
Teléfono:
Fax:
Correo electrónico:

Fiscalizador

Federación Venezolana de Karting 2011

Publicación Reglamento Particular. (Capítulo 2 De Las Prescripciones Generales Aplicables A Todos Los Eventos Internacionales, Nacionales De Karting Y Campeonatos, Trofeos Y Copas CIK). Artículo 2.6 Y Capítulo 3 De Las Prescripciones Específicas CIK/FIA 2010. Artículo 6.

Publicación del Reglamento Particular

Un mes antes del Evento, el Estado organizador deberá enviar copias del Reglamento Particular a todos los Estados participantes, el cual deberá haber sido aprobado por la F. V. K.

Reglamento Particular

Documento oficial obligatorio expedido por los organizadores de un evento (ver artículos 27 y 55 del Código Deportivo FIA) el cual reglamenta los detalles del evento de conformidad con el Reglamento Deportivo del Campeonato Nacional de Karting 2011.

Programa

Documento oficial obligatorio elaborado por el Comité de Organización y aprobado por la F. V: K, (ver artículo 25 del Código Deportivo FIA) y que contiene todas las indicaciones necesarias para informar al público sobre los detalles del mismo.

Inscripciones:

- a) Apertura:
- b) Cierre:
- c) Eventual cambio de Pilotos inscritos hasta un día antes del control administrativo.

Circuito y Acceso a la Pista

Solo tendrán acceso a la pista aquellos oficiales que estén mencionados en la lista de oficiales en el Reglamento Particular del Evento.

Acceso a la Pista

Los Representantes de la prensa podrán tener acceso a la pista solo si le han preguntado expresamente al Organizador para tal fin y si la autorización se les ha otorgado. Ellos deben respetar todas las instrucciones de seguridad dadas por los oficiales.

C - Circuito

- a) Trazado único (mts)
- b) Sentido: (Horario o Antihorario)
- c) Distancia de Pista:
- d) Ancho de la Pista:
- e) Anexo plano de la pista.
- f) Ubicación del circuito.
- g) Altitud sobre el nivel del mar.
- h) Distancia aproximada del circuito a los hoteles.
- i) Distancia de los aeropuertos al Kartódromo.

Número de Karts Permitidos:

- a) Para prácticas: 40
- b) En Partida: 34

Hora de Inicio:

Se acompaña con este reglamento el horario oficial del evento.

Registro y Control Administrativo:

De acuerdo al programa oficial del evento.

Verificación Técnica:

De acuerdo al programa oficial del evento.

Reunión de Pilotos (Briefing):

El programa oficial del evento indicará:

- a) Lugar:
- b) Hora y Fecha:

La presencia de todos los Pilotos es obligatoria a todo lo largo del Briefing bajo pena de sanción o aún inclusive su posible exclusión del Evento. Dos hojas de Asistencia serán firmadas, una por los Pilotos y otra por los Concurrentes.

Ceremonia de Premiación:

De acuerdo al programa oficial del evento.

Artículo 4 – Autoridades Principales del Evento:

Autoridades

País

a) Comisarios Deportivos :

1. Comisario

Sr.

- | | |
|--|-----|
| 2. Comisario | Sr. |
| 3. Comisario | Sr. |
| b) Director de Carrera | Sr. |
| c) Director de Pista | Sr. |
| d) Secretario General del Evento | Sr. |
| Adjunto al Secretario General del Evento | Sr. |
| e) Jefe de Cronometradores | Sr. |
| Cronometristas | Sr. |
| g) Comisario Técnico | Sr. |
| h) Adjuntos | Sr. |
| i) Jefe de Banderilleros | Sr. |
| Banderilleros | Sr. |
| j) Director Medico en Jefe | Sr. |
| k) Director de Protocolo y Prensa | Sr. |
| l) Observador F. V. K . | Sr. |

C .D. T. A. C. V.

De los Nombramientos de los Oficiales:

Oficiales

Los oficiales serán designados por la F. V. K. siguiendo el mismo formato de la CIK (CAPITULO 3 PRESCRIPCIONES ESPECIFICAS NUMERAL 7 y 8)

El Director de Carrera, el Delegado Técnico y los Comisarios Deportivos deben estar presentes en el Evento hasta la última hora antes de cerrar las Verificaciones Deportivas.

El Director de Pista debe quedarse en la Dirección de Pista y estar en contacto con todos los puestos de los Comisarios de Pista cada vez que se le permita a un kart estar en la pista. El Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos, el Director de Carrera, el Director de Pista y el Delegado Técnico (o, faltando este, el Comisario Técnico en jefe) deben estar en permanente contacto por radio.

Capitulo II

DISPOSICIONES GENERALES E INSCRIPCIONES

Artículo 5 – El Campeonato se realizara en forma individual y por Estados, de donde resultará un Piloto ganador y Estado Ganador de cada una de las validas del Campeonato Nacional de Karting 2011.

Para poder ser Campeón del Campeonato Nacional de KARTING 2011, el piloto debe acumular la mayor cantidad de puntos, hasta terminar el Campeonato Nacional de Karting 2011, Para poder ser Asociación Campeona del Campeonato Nacional de Karting 2011, debe acumular la mayor cantidad de puntos, hasta terminar el Campeonato Nacional de Karting 2011.

Artículo 6 – No habrá un número limitado de Pilotos por Estado.

Se requerirá un mínimo de cinco (5) pilotos por categoría, para que la misma se celebre y acumule puntos para los pilotos y Estados.

A excepción de las categorías donde participan menores de edad, no se aplica en párrafo anterior.

En el caso de no cumplir con el número requerido de pilotos, al momento de la inscripción se solicitará la decisión del Colegio de Comisario.

Artículo 7 – El evento tendrá carácter Nacional y está abierto a pilotos portadores de Licencias Estadales y de la Federación Nacional de Karting

Artículo 8 – La tasa de inscripción ordinaria de cada concursante o piloto es de Bs.xxxxxxxxxxxxxx que debe ser enviada conjuntamente con el formulario de inscripción a los organizadores de cada evento, cuales deben ser remitidos quince (15) días antes de la realización del evento.

Bajo ningún concepto se aceptarán inscripciones, pasada la fecha de cierre de inscripción pautada por el organizador.

Sin embargo se permite el cambio de pilotos inscritos, hasta el día antes del control administrativo.

Artículo 9 – El organizador de cada una de las válidas del Campeonato Nacional de Karting y la F. V. K. está obligado a cubrir los gastos de transporte, alojamiento, alimentación de los Comisarios del evento.

Estos pagos tienen que ser efectuados antes que se finalice el evento. En su defecto, el organizador, será multado con el 50% en exceso al total a ser pagado. Mientras no se cancele dicha deuda, ese Estado cede no podrá celebrar futuros eventos Estadales.

Capítulo III

DISPOSICIONES TÉCNICAS BÁSICAS

Artículo 10 – Los Reglamentos Técnicos que regirán los Eventos serán los vigentes. En el Reglamento Deportivo, del Campeonato Nacional de Karting de 2011 y los de la Comisión Internacional de Karting 2010 (C. I. K.) 2010, TAG USA 2005 al 2010 y los anexos en el presente reglamento de acuerdo a sus respectivas especialidades.

Artículo 11 -

- Categorías:

| | |
|-----------------------------|-------------|
| FÓRMULA TAG (MASTER) 125cc | Grupo 2 |
| FÓRMULA TAG (SENIOR) 125 cc | Grupo 2 |
| FÓRMULA TAG (JUNIOR) 125 cc | Grupo 2 |
| MULTIMARCA TaG 60 | Promocional |
| CADET 80 cc (A y B) | Promocional |
| Baby 50 cc | Promocional |
| Micro Max 125 cc | Promocional |
| Mini Max 125 cc | Promocional |

Artículo 12 - Motor

Fórmula TAG 125cc (MÁSTER, SENIOR y JUNIOR)

Los motores: VORTEX ROC, ROTAX MAX, PARILLA LEOPARD, EASYKART, BM Jaguar, Comer, PCR, Sonik, BIREL, de acuerdo a sus fichas técnicas, y los reglamentos técnicos TaG USA 2005 al 2010.
CADET 80 cc (Promocional):

MOTOR: COMER KWE 80 cc TaG

Todas sus partes son de acuerdo a sus fichas técnicas única y exclusivamente, no puede ser modificadas ninguna de sus partes, el motor comer k w e 80 cc debe llevar para el carburador un restrictor de 16x2 mm de material metálico,

Sistema de escape (Muffler)

Para la Categoría CADET 80cc: El sistema de escape (MUFFLER) **COMER KWE80cc** de acuerdo a su ficha técnica.

TaG 60 cc. Multimarca

Según Reglamento Tecnico TaG USA 2005 al 2010.

Micro y Mini Max

Según Reglamento Rotaxmax

Nota: todos los motores enfriados por agua, utilizaran únicamente agua sin ningún tipo de aditivo como refrigerante. Está prohibido el uso de Glycol o cualquier otro aditivo.

Artículo 13 – Pesos y Edades

El peso mínimo al finalizar el cronometraje, mangas clasificatorias, repechage, carrera 1 y carrera 2 son:

| Categorías | Pesos | Edades |
|--|-------------------|---|
| Fórmula TAG (Master) 125 cc | SEGUN TAG USA | 35 años cumplidos en adelante |
| Fórmula TAG (Senior) 125 cc | SEGUN TAG USA. | 15 Años cumplidos mínimo |
| Fórmula TAG (Junior) 125 cc | SEGUN TAG USA. | De 13 a 15 años cumplidos. (si participa y cumple 15 años durante el segundo semestre del campeonato puede continuar hasta el final del mismo). |
| Multimarca TaG 60 cc | SEGUN TAG USA | MULTIMARCA: Desde 8 años cumplidos a 11 años |
| CADET 80 cc Promocional Cat. A Motores Comer KWE 80cc | 100 Kg. | Desde 7 a 9 años con 364 días |
| CADET 80 Promocional Cat. B Motores Comer KWE 80 cc | 105 Kg. | Desde 10 a 12 años con 364 días |

| | | |
|-----------|---------|-----------------|
| Micro Max | 100 Kg. | 6 1/2 y 10 años |
|-----------|---------|-----------------|

| | | |
|----------|---------|-----------------|
| Mini Max | 115 Kg. | 9 1/2 y 13 años |
|----------|---------|-----------------|

Artículo 14 – Pontones

Se utilizarán pontones reglamentados por sus fichas técnicas

Artículo 15 – Carburadores

- Formula TAG 125cc (MASTER, SENIOR y JUNIOR) su Reglamento Técnico TaG 2005 al 2010.
- TaG 60 cc, su Reglamento Técnico TaG 2005 al 2010.
- Baby 50, ver ficha de Datos Técnicos
- CADET 80 cc. Ver Ficha de Datos Técnicos
- Micro Max, según reglamento RotaxMax
- Mini Max, según reglamento RotaxMax

Artículo 16 – Chassis.

Reglamento Técnico 2005 al 2010 Formula Tag 125cc
(MASTER, SENIOR y JUNIOR)

- CADET 80 cc: Chassis Mini Kart, según su ficha técnica.
- BABY 50 cc: Chassis, solo correspondiente a esta categoría y según su ficha técnica.
- MULTIMARCA TaG 60 cc: Chassis, solo correspondiente a esta categoría y según su ficha técnica, Reglamento Técnico TaG USA 2001 al 2010.
- Micro Max y Mini Max 125 cc: según reglamento RotaxMax.

| CHASIS | | BABYKART | CADET – A | CADET – B | TAG | | MICRO MAX | MINI MAX |
|---------------------------|------|-----------------------|-------------------------|------------------------|---------------|---|------------------------|------------------------|
| | | | | | 60 cc | 125 cc | | |
| DIST. ENTRE EJES | MIN. | 720 mm | 830 mm | 850 mm | 890 mm | HOMOLOGADO CIK | 850 mm | 850 mm |
| | MAX. | 950 mm | 1010 mm | 1010 mm | 965 mm | | 950 mm | 100 mm |
| LARGO MAXIMO | | 1200 mm 1240 mm | 1450 mm | 1450 mm | 1450 mm | HOMOLOGADO CIK | Segun Rec Rotaxmax Nac | Segun Rec Rotaxmax Nac |
| PIÑÓN Nº DIENTES | | 10 dientes Paso 25 | Comer KWES / 12 | Comer KWES / 11 | 11 | Rotax 11. 12 Easykart 11 Leopard 11 | 14 | 12 |
| CORONA Nº DIENTES | | 88 dientes Paso 25 | Comer 88 | Comer 88 | 88 | Libre | 73 | 77 |
| CLUCHT | | Según Ficha | Según Ficha | Según ficha | SEGÚN TAG USA | HOMOLOGADO | Segun Rec Rotaxmax Nac | Segun Rec Rotaxmax Nac |
| TROCHA | | 1.060 | 1.200 | 1.200 | 1100 | HOMOLOGACIÓN CIK. 1400 | 1250 mm | 1250 mm |
| MOTOR MARCA | | Comer | Comer | Come | SEGÚN TAG USA | Según Reglamento técnico TAG | Rotaxmax | Rotaxmax |
| CILINDRADA MAX. | | 50 cc | 80 cc | 80 cc | SEGÚN TAG USA | 125 cc | 125 cc | 125 cc |
| CARBURADOR | | ORIGINAL | TILLOTSON HL 16 | TILLOTSON HL 334 COMER | SEGÚN TAG USA | Según Reglamento técnico TAG | Segun Rec Rotaxmax Nac | Segun Rec Rotaxmax Nac |
| PISTON | | Original | Original | Original | SEGÚN TAG USA | Original | Segun Rec Rotaxmax Nac | Segun Rec Rotaxmax Nac |
| PESO MINIMO KART / PILOTO | | 70 Kg. | Comer KEW 80 105 Kg. | Comer KEW 80 110 Kg | SEGÚN TAG USA | SEGÚN TAG USA | 100 Kg | 115 Kg |

Artículo 17 – Neumáticos

Serán de producción en serie, homologados por la CIK/FIA.2009 Las llantas serán de cinco (5) pulgadas. Cada Piloto puede elegir 1 ½ juegos de neumáticos de una sola marca, por carrera

Monomarca, de compuesto único, de diámetro de cinco (5”) pulgadas que serán suministrados por el organizador y de acuerdo con la Federación Venezolana de Karting. El precio lo determinará el Estado organizador y la F. V. K. será publicado en la invitación del evento.

| Categorías | Slick | | Lluvia |
|-----------------------------|------------|---------------|---------------------------------------|
| | | | |
| Baby Kart 50 cc | Delanteros | 5 X 4.00 x 10 | Libre – de una sola marca y compuesto |
| | Traseros | 5 X 4.00 x 10 | |
| Multimarca TaG 60 cc | Delanteros | 5 X 4.00 x 10 | Libre – de una sola marca y compuesto |
| | Traseros | 5 X 4.00 x 10 | |
| CADET 80 cc | Delanteros | 5 X 4.00 x 10 | Libre – de una sola marca y compuesto |
| | Traseros | 5 X 5.00 x 11 | |
| Formula TaG 125 cc - Master | Delanteros | 5 x 4.50 x 10 | Libre – de una sola marca y compuesto |
| | Traseros | 5 x 7.10 x 11 | |
| Formula TaG 125 cc – Senior | Delanteros | 5 x 4.50 x 10 | Libre – de una sola marca y compuesto |
| | Traseros | 5 x 7.10 x 11 | |
| Formula TaG 125 cc - Junior | Delanteros | 5 x 4.50 x 10 | Libre – de una sola marca y compuesto |
| | Traseros | 5 x 4.50 x 10 | |
| Micro Max 125 cc | Delanteros | 5 x 4.50 x 10 | Libre – de una sola marca y compuesto |
| | Traseros | 5 x 4.50 x 10 | |
| Mini Max 125 cc | Delanteros | 5 x 4.50 x 10 | Libre – de una sola marca y compuesto |
| | Traseros | 5 x 4.50 x 10 | |

Los participantes no podrán utilizar ningún tipo neumático slick que no sea el proporcionando por el organizador, y la F. V. K. aún en los días de prácticas libres programadas en el evento.

Para las Categorías Micro y Mini (únicamente) podrán utilizar el tipo de neumáticos como lo establece el Reglamento Nacional Rotamax 2011

Procedimiento de Entrega de Neumáticos

Los neumáticos nunca podrán ser retirados del Parque Cerrado donde serán sorteados para luego dar comienzo a las pruebas. En vista de que los mismos serán sorteados, no se aceptarán neumáticos usados en el Parque Cerrado. El sorteo de los neumáticos se realizará antes de la Prácticas de Calificación.

Los neumáticos para lluvia (wet), serán escogencia libre y homologados por la CIK. Los mismos serán de una sola marca y es responsabilidad del piloto su suministro. Esto cauchos tendrán que llevarlos al Parque Cerrado al momento del escrutinio técnico. Aunque éstos son libres y no se sortean, tienen que estar presentes durante el transcurso de la competencia dentro del Parque Cerrado.

En la categoría CADET 80 cc (promocional), en condiciones de lluvia (wet) es Obligatorio el uso de los neumáticos de lluvia por razones de seguridad.

Artículo 18 - Combustible

La mezcla permitida a ser usada por todos los pilotos. Debe ser: Gasolina de 95 octanos sin plomo y aceite Motul (Kart Grand Prix 2T Special Competition 100% sintético). **La mezcla utilizada por cada piloto será declarada en la ficha técnica en el momento de la inscripción de los equipos.**

El uso de aditivos, así como una mezcla de combustible distinta a la permitida está terminantemente prohibido y conlleva a la exclusión de todo el evento. Los Comisarios Deportivos se reservan el derecho de obtener muestras de combustible para sus correspondientes análisis, así como la revisión

Artículo 19 – Equipamiento

Al momento de la Pre-inspección Técnica, cada Piloto deberá presentarse con su Pasaporte de Material (Fichas Técnicas) y con el máximo material permitido, para ser chequeado, marcado y sellado de tal manera que sea identificable en cualquier momento de la competencia.

Equipamiento máximo permitido(Sábado y Domingo)

- Número de motores: (2) de una sola marca.(Diferente Marca)
- Número de chasis: (2) de una sola marca. (Diferente Marca)
- Número de neumáticos slicks (1-1/2) juegos de una sola marca)
- Número de neumáticos lluvia: (1) de una sola marca

NOTAS:

- a. El piloto tiene derecho a cambiar neumáticos de acuerdo al siguiente procedimiento:

NÚMERO MÁXIMO DE NEUMÁTICOS:

- neumáticos slicks (3 neumáticos delanteros y 3 neumáticos traseros)
 - neumáticos de lluvia (2 neumáticos delanteros y 2 neumáticos traseros),
 - los neumáticos almacenados en el Servicio de Aparcamiento podrán ser utilizados únicamente durante las Prácticas de Clasificación, Mangas de Clasificación, Mangas de Repechaje, Carrera 1 y Carrera 2 (No habrá regulación en el uso de los neumáticos slicks).
- b. El piloto que no pueda llenar los requisitos de equipo máximo permitido, podrá participar presentando la totalidad del equipo que utilizará, en la inspección técnica, no pudiendo agregar ningún otro equipo luego de completada dicha inspección.

El nombre del piloto deberá estar en los pontones laterales y el grupo sanguíneo.

- c. Los chasis, así como los motores serán precintados al momento del escrutinio técnico. Bajo ningún concepto se permitirá pintar el equipo del piloto.

Artículo 20 – Cambio de Equipamiento

Está terminantemente prohibido el intercambio de motores, chasis y neumáticos entre pilotos. El cambio de equipo durante el proceso de largada y entre inicio y final del cronometraje, Carrera 1 y Carrera 2, está prohibido.

Artículo 21 – Numeración

Delantera, posterior y sobre los pontones laterales (cerca de las ruedas posteriores) sobre un fondo amarillo de 22 cm X 22 cm en color negro y de 15 cm de alto por 2 cm de ancho como mínimo.

La numeración será asignada correlativamente según el número de participantes y por una sola vez para todo el campeonato.

Capitulo IV

DESARROLLO DE LAS COMPETENCIAS

Artículo 22 – Cronometraje (Tiempos de Calificación)

La toma de los tiempos se efectuará con el sistema computarizado AMB-400, con respaldo manual. Con la cual se formaran las clasificaciones. Para todas las categorías, se utilizara un tiempo de diez (10) minutos y se permitirá no más de 34 pilotos por categoría, por cada set.

Artículo 23- Carreras:

Serán consideradas como vueltas para el cómputo solo las que hayan sido completadas. Para ningún efecto serán consideradas las vueltas incompletas. En caso de que dos (2) o más pilotos recorran el mismo numero de vueltas, se considera como el primero él que haya completado la vuelta anterior de primero.

Se determinará , el uso de pit caliente, en el Reglamento particular de cada evento.

Las largadas de la carrera Uno (1) se tomará en cuenta la clasificación de cada categoría. La largada de la carrera dos (2), se tomará en cuenta , las posiciones de llegada de la Carrera Uno (1).

CAT. TAG 125cc (MASTER y SENIOR)

Carrera 1 de 25Kms.

Carrera 2 de 25 Kms

CAT. TAG (JUNIOR) 125 cc

Carrera 1 de 20 kms.

Carrera 2 de 20 kms.

MULTIMARCA TaG 60 cc (Promocional, Reglamento Particular)

CADET 80 cc A y B (Promocional, Reglamento Particular)

Baby Kart 50 cc (Promocional, Reglamento Particular)

Mini y Micro 125 cc (Promocional, Reglamento Particular)

Artículo 24 – De La Clasificación De Cada Evento.

Individual: Será declarado ganador de cada Evento, del Campeonato Nacional de Karting 2011, el piloto que acumule más puntos en las carrera Uno (1) del Sábado y la carrera dos (2) del Domingo, en sus respectivas categorías.

Artículo 25 -Por Estados: Será declarado, Estado ganador de cada prueba del Campeonato Nacional de Karting 2011, el que acumule la mayor cantidad de puntos producto de la suma de los puntos obtenidos por los pilotos oficialmente inscritos por sus respectivos Delegados Estatales, para participar en cada categoría.

Artículo 26.

Premio del Campeón y Estado Campeón: La premiación final del Campeonato Nacional de Karting 2011, en individual y por Estado, y será responsabilidad de la Federación Venezolana de Karting.

Artículo -27 – En caso de empates en la puntuación, se definirá de la siguiente manera: Se tomara en cuenta las mejores clasificaciones en la carrera Uno y Dos, de persistir el empate, se tomará en cuenta la Clasificación de los tiempo de Cronometraje.

Artículo 28. Puntaje Del Campeonato Nacional de Karting

A.- Será declarado Campeón de su respectiva categoría el piloto que haya acumulado el mayor número de puntos, en la Carrera 1 y Carrera 2 de las competencias válidas realizadas.

B.- Será declarado Estado Campeón el que haya acumulado la mayor cantidad de puntos en la totalidad de los eventos realizados, con los pilotos autorizados por sus Estados.

C.- Para el Campeonato Nacional de Karting, puntuará la Carrera 1 y Carrera 2 de cada evento, el puntaje será: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

D.- A los efectos de campeonatos individuales no se permite acumular puntos obtenidos en diferentes categorías.

Capitulo V

DISPOSICIONES SUPLEMENTARIAS

Artículo 29. Acceso A Los Paddock

En el momento que lleguen, todos los Concurrentes y Concurrentes/Conductores (Pilotos) inscritos deberán presentarse en la Secretaría del Organizador para las identificaciones que les permitirán tener acceso a los Paddocks.

Se les entregará:

- a) 1 Pase de Concurrente (si el Concurrente no es el Conductor (Piloto) mismo),
- b) 1 Pase de Conductor (Piloto) (uno por Conductor (Piloto) inscrito),
- c) 2 Pases para Mecánicos (por Conductor (Piloto) inscrito), incluyendo uno dando acceso al Servicio de Aparcamiento.
- d) 1 Pase para Vehículo <<paddock>> (por Concurrente),
- e) 1 Pase para Vehículo <<no-paddock>> (por Concurrente sí el Concurrente no es el Conductor (Piloto) mismo),
- f) 1 Pase para Vehículo <<no-paddock>> (por Concurrente),
- g) Solo los Concurrentes inscritos tendrán espacio reservado en los Paddocks (una superficie libre de 6 X 8 m por Conductor (Piloto)). Los Concurrentes podrán ocupar solo aquellos

espacios reservados para ellos y designados por el Organizador. Cualquier Concurrente que no respete esta regla será expulsado de los Paddock y excluido del Evento. No podrán realizarse modificaciones a los Paddocks, del diseño (Plano) elaborado por el Organizador. En el momento que los Paddocks se abran para los Concurrentes, el Organizador suministrará el personal (staff) para que se respete el diseño (Plano) elaborado por el Organizador. Todas las vías de acceso a los Paddocks deben ser controladas desde el comienzo del evento.

Artículo 30 – Mecánicos

Una vez largada cada prueba del evento, los mecánicos deberán retornar de inmediato a boxes y no se les permitirá permanecer en ningún otro punto del circuito. En el Reglamento Particular se determinará, un espacio oficial, para los mecánicos. Sobre este particular, cada Piloto participante es responsable de la conducta de sus mecánicos y cualquier falta cometida por ellos en transgresión a los Reglamentos será imputable al Piloto, el cuál podrá ser objeto de sanciones.

Artículo 31 – Señales de Banderas

Se utilizarán estrictamente las banderas detalladas en el **Prescripciones Generales. Capítulo 2, Numeral 2.15.**

En la supervisión de la pista, Director de Carrera (o su adjunto) y los puestos de observación están en la necesidad de utilizar el uso de unas señales (banderas) para contribuir en la seguridad del Conductor (Piloto) y ejercer el reglamento.

Banderas:

El tamaño mínimo de todas las banderas es de 60cm X 80cm excepto la bandera roja y la bandera a cuadros las cuales serán de por los menos 80cm X 100cm.

- **Las banderas de señalización a ser utilizadas por el Director de Carrera o su Adjunto en la línea de largada:**
 - a. **Bandera Nacional:**

Esta bandera es normalmente utiliza para dar inicio a la carrera. La señal de largada debe ser dada por medio de bajar la señal (bandera), para los eventos de largadas estacionarias (standing start), no debe ser alzada por encima de la cabeza hasta que los karts estén en posición estacionaria y en ningún caso por más de 10 segundos. Esta bandera únicamente será utilizada en ciertas circunstancias (p.e. en el caso donde la señalización por luces dejen de funcionar) y para prácticas cronometradas.
 - b. **Bandera Roja:**

Esta bandera debe ser ondeada en la línea de largada cuando se haya decidido detener una sesión de práctica o una carrera. La bandera roja también podrá ser utilizada por el Director de Carrera o su Adjunto para cerrar la pista.
 - c. **Bandera a Cuadros Blanco y Negro:**

Esta bandera debe ser ondeada. Ella significa el final de la sesión de práctica o de la carrera.
 - d. **Bandera Negra:**

Esta bandera debe ser utilizada para informar al Piloto involucrado que debe detenerse en su pit o en un lugar designado en el Reglamento Particular o el Reglamento del Campeonato, en su próximo acercamiento a la entrada del Parque Cerrado. Si un Piloto falla en cumplir esto por cualquiera razón, esta bandera no deberá ser mostrada por más de cuatro vueltas consecutivas.

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

e. Bandera Negra con Disco Naranja (con un diámetro de 40cm.)

Esta bandera debe ser utilizada para informar al Piloto involucrado que su kart tiene problemas mecánicos con la posibilidad de ponerse en peligro y también a otros Pilotos, significa que debe detenerse en un lugar determinado en el Reglamento Particular de cada Evento, en la próxima vuelta. Cuando los problemas mecánicos hayan sido corregidos, el kart podrá reingresar a la carrera.

f. Bandera Negra y Blanca Dividida Diagonalmente:

Esta bandera debe ser mostrada solo una vez y es una advertencia al Piloto involucrado el cual ha sido reportado por conducta antideportiva.

Estas últimas tres banderas (la d, e y la f) deben ser mostradas de manera estática y acompañada por un pizarrón negro con el número de color blanco que debe ser mostrado al Piloto cuyo número de kart es identificado.

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

Normalmente la decisión de mostrar estas últimas dos banderas (la e y la f) recae en el Director de Carrera, sin embargo, puede ser tomada esta decisión, a solicitud de los Comisarios Deportivos del Encuentro de manera de imponer una sanción deportiva.

g. Bandera Azul y Roja (Doble Diagonal) con Número:

El Piloto involucrado tiene que detenerse antes de ser doblado o también cuando haya sido doblado.

Esta bandera podrá únicamente ser utilizada si está prevista en el Reglamento Particular del evento.

• **El señalamiento de banderas a utilizar en los puestos de observación:**

h. Bandera Amarilla:

Esta es una señal de peligro y debe ser mostrada a los Pilotos en dos maneras con el siguiente significado:

- **Ondeo sencillo:** reduzca su velocidad, no rebasar y estar preparado para cambiar de dirección. Hay peligro en el borde o en parte de la pista.
- **Ondeo doble:** reduzca su velocidad, no rebasar y estar preparado para cambiar de dirección o de detenerse. Hay peligro total o parcial bloqueando la pista.

Las banderas amarillas normalmente deben ser mostradas en los Puestos de los Comisarios de Pista inmediatamente después de un accidente.

El rebasar no está permitido entre la primera bandera amarilla y la bandera verde mostrada después del incidente.

i. Bandera Amarilla con Franjas Rojas:

Esta bandera debe ser mostrada de manera estática para informar a los Pilotos que hay pérdida de adherencia debido a la presencia de aceite o agua en la pista en el área después de la bandera.

Esta bandera debe ser mostrada por lo menos durante cuatro vueltas a menos que la superficie regrese a su estado normal. Sin embargo, no es necesario para los Comisarios de Pista de mostrar una bandera verde, en el sector más allá del lugar donde estas banderas hayan sido mostradas.

j. Bandera Azul:

Esta bandera normalmente debe ser ondeada, como indicación a un Piloto de que está a punto de ser doblado.

k. Bandera Blanca:

Esta bandera debe ser ondeada y se utiliza para indicar a un Piloto que hay un vehículo más lento en el sector de la pista controlada por ese puesto de la bandera.

l. Bandera Verde:

Esta bandera debe ser utilizada para indicar que la pista está despejada (libre) y debe ser ondeada en el puesto de observación inmediatamente después de un incidente que necesita el uso de uno o más banderas amarillas. También puede ser utilizada, si se considera necesario por el Director de Carrera, para señalar el inicio de la vuelta de calentamiento o el inicio de una sesión de práctica.

Artículo 32. Grillas – Largadas – Llegadas.

Los reglamentos que rigen todo lo pertinente a las grillas, largadas y llegadas, son el **Capítulo 2 de las Prescripciones Generales 2010,; 2.19 – Parrillas de Partida, 2.20 – Procedimiento de Partida, 2.21 – Detención de una Carrera o una Practica, 2.22 – Nueva Partida de una Carrera (Mangas de Clasificación o Carreras de Fase Final).**

La grilla de partida estará conformada por dos (2) líneas de karts en el orden de sus mejores tiempos de cronometraje, y para la Carrera 2 será según **Capítulo 3, Prescripciones Específicas 2010 - Numeral 18E Fase Final.**

Grillas

A.- El ingreso a la pre grilla se cerrará cinco (5) minutos antes del anuncio de la hora de partida y el piloto que no esté presente quedará excluido de esa porción del evento.

B.- Las Grillas serán elaboradas de acuerdo a los tiempos más rápidos logrados por cada uno de los Pilotos, tomando en cuenta la(s) sesión(es) de Práctica(s) de Clasificación. Si uno o varios Pilotos lograsen los mismos tiempos, este empate se solucionará basándose en su segundo mejor tiempo, y así sucesivamente.

C.- El Piloto de la Pole Posición de cada Grilla tendrá la elección de escoger su Pole Position (a la izquierda o a la derecha de la pista), lo cual estará condicionado a que notifique al Director de Carrera en el momento que llegue a la Pre-Grilla. Esta elección sólo modificará la primera fila, excluyendo a los otros. No pudiendo cumplir con esto, el Piloto de Pole Position de cada Grilla tomará su posición de partida desde la posición de la Pole Position del año anterior, o, si este es un nuevo circuito, o aquella que fue designada como tal por la CIK/FIA. O la Comisión Nacam /fia

Capitulo 2: Prescripciones Generales Aplicables a los Eventos Internacionales y Campeonatos, Trofeos y Copas de la CIK-FIA, Numerales, 2.19 al 2.24

2.20 – Procedimiento de Partida - Largadas

El procedimiento de la aplicación del Reglamento de las Sanciones de Tiempo, se reflejarán en el sistema de cronos mecanizados, sea bien el AMB400 o el Programa Oficial de la CIK-FIA.

Los Incidentes que son sujetos a penalización son los siguientes, en el **2.24**

- Provocar la detención de una Carrera.
- Violar este Reglamento Deportivo CIK-FIA o el C. D. I. - FIA.
- Realizar una falsa largada.
- No respetar las Banderas de Señalización.
- Causar que uno o varios karts realicen una falsa largada.
- Causar una colisión.
- Forzar a un Pilotos fuera de la Pista.
- Evitar de manera ilegal un procedimiento de rebase por un piloto,
- Impedir de manera ilegal que un Piloto realice una maniobra de rebase.

A.- Desde el momento que el Director del Evento ordena a su asistente el lanzamiento de los karts desde la pre-grilla, los pilotos están bajo las órdenes del largador oficial y no podrán recibir ayuda externa para reparación o ajuste a sus karts.

B.- Desde el momento que se dé la largada oficial, las condiciones de carrera entran en vigencia sin importar donde se encuentre un kart. Queda terminantemente prohibido recibir todo tipo de ayuda excepto para retirar el kart a un lugar seguro por un auxiliar del evento.

C.- Una línea amarilla será pintada a veinticinco (25) metros de la línea de largada. Está terminantemente prohibido acelerar antes de haber cruzado dicha línea. Para Largadas en Movimiento (Rolling Start) esta línea amarilla se colocara una línea de conos blandos (1 cono a cada lado de la pista y 4 conos en la línea central de la pista).

Al final de la vuelta de reconocimiento, los Pilotos procederán hacia delante a velocidad reducida a la línea de largada, en dos hileras de karts. Cuando los karts se aproximen, la luz roja estará encendida. Ningún kart podrá acelerar antes de cruza la línea amarilla y de ninguna manera antes de que la luz roja sea apagada. Si el motor de un Piloto, se detiene en la vuelta formación, un oficial o un mecánico asignado para tal fin podrá, realizar el re-encendido, despues que toda la formación lo haya rebasado.

D.- El grupo de pilotos completará por lo menos una (1) vuelta en formación antes de dar la largada. Es responsabilidad del piloto mantener su posición de partida y el largador oficial no está obligado a dar una vuelta adicional.

E.- Si un Piloto se detiene por cualquier razón durante la Vuelta en Formación, ha él no se le permitirá otro intento y comenzará nuevamente después que el haya sido rebasado por toda la Formación. El comenzará nuevamente al final de la Formación. Si tratase de comenzar delante de la formación con la esperanza que los Pilotos lo rebasen, se le mostrará la bandera negra y será excluido de esa carrera.

Queda prohibido utilizar otra ruta que no sea la pista de carrera para acoplarse a la formación.

El largador oficial dará la partida tan pronto como él considere satisfactoria la formación.

Los intentos de adelantarse en el orden de largada serán penalizados con diez (10) segundos. La penalización será decidida por los Comisarios Deportivos.

F.- Si un kart se detiene y no puede reiniciar la marcha durante el desarrollo de la prueba, el mismo, deberá ser retirado de la pista a un lugar seguro y el piloto deberá permanecer con su kart hasta que termine la prueba.

G.- Un Piloto que se retrase, tendrá la posibilidad de retomar su posición en la Grilla solo si esta maniobra no causa ningún impedimento a otros Pilotos y en todo caso antes de haber alcanzado la zona de largada indicada por los conos.

H.- Si se considera que un Piloto ha sido inmovilizado como resultado del error de otro Piloto, el Director de Carrera podrá detener la Vuelta de reconocimiento y reiniciar el Procedimiento de Partida en base de la Grilla original o permitir que el Piloto afectado retome su posición.

I.- En caso de repetidas largadas en falso, el Director de Pista o el Director de Carrera, actuando como Juez de Hechos, podrá detener el procedimiento de partida por medio de una bandera roja e informará a los Comisarios Deportivos, los cuales tienen la autoridad para sancionar al Piloto culpable con 10 segundos de penalización. Una nueva largada se dará de manera inmediata.

Llegadas

A.- La señal que indica el final de la carrera se dará en la Línea en el momento que el kart que liderice la carrera haya cubierto la totalidad de la distancia de la carrera o el que haya recorrido la mayor distancia programada para la carrera.

B.- Después de haber recibido la señal indicando el final de la carrera, todos los karts irán directamente al Parque Cerrado, sin detenerse y sin ayuda (excepto si el Comisario de Pista lo considera necesario).

Cualquier kart clasificado que no pueda llegar al Parque Cerrado por sus propios medios estará bajo el control exclusivo de los Comisarios de Pista, el cual supervisará la transportación del kart al Parque Cerrado en una forma regular.

C.- Una vez que los competidores ingresen su kart al PARQUE CERRADO no podrán retirar éste del mismo, concluido el segmento del evento, sin autorización del Director de carrera, previa consulta al Director Técnico.

Durante cualquier momento del evento los oficiales o autoridades podrán ordenar el abrir un motor o un componente del mismo, lo cual deberá ser efectuado por el mecánico del piloto bajo la supervisión de un oficial o autoridad del evento.

Los clasificados en 4to. y 5to. Lugar, de cada categoría, permanecerán en reserva para ser verificados.

Además, los Comisarios Deportivos podrán proceder de oficio y ordenar la verificación técnica de cualquier kart, haya o no clasificado.

No se podrá proceder al desarmado de ningún motor o componente de un kart antes de haber concluido la serie de cada competencia, aún a pesar de haber sido presentada una protesta oficial en contra del mismo. En estos casos, se procederá al precintado o marcaje del conjunto o elemento del kart protestado, el cual participará en la competencia BAJO PROTESTA.

D.- Se aceptará que a los pilotos de las categorías Mini, Baby Karts y CADET 80 cc (promocionales) se les preste ayuda por los oficiales que estén en la pista, durante el desarrollo del evento para facilitar la asistencia a estos pilotos.

E.- Para considerar que una llegada es válida, el Piloto debe haber cruzado la Línea de Llegada sentado en el kart y detrás del volante.

Para detener una Carrera o una Práctica, ver **Capítulo 2 de las Prescripciones Generales 2010, 2.21 – Detención de una Carrera o una Practica, 2.22.**

Detención De Una Carrera o Una Práctica

A.- Si se hace necesario detener una carrera o práctica debido a que el circuito está obstaculizado por un accidente o porque una u otras condiciones hacen que sea peligroso si se continúa, el Director de Carrera ordenará una bandera roja en la línea. Simultáneamente las banderas rojas serán mostradas en los puestos de los Comisarios de Pista los cuales ellos deben estar provistos de estas banderas. La decisión de detener la carrera o la práctica solo la puede tomar el Director de Carrera (o, si no está presente, por su adjunto). Si la señal para detener la carrera es dada:

- a) **Durante las prácticas:** todos los karts inmediatamente reducirán su velocidad y regresarán lentamente a la <<llegada>>(Finish) del Servicio de Aparcamiento en el Parque Cerrado, y todos los karts abandonados en la pista serán retirados.
- b) **Durante las Mangas de Clasificación:** todos los karts reducirán su velocidad inmediatamente e irán a la entrada de la <<llegada>> (Finish) del Servicio de Aparcamiento en el Parque Cerrado considerando que:
 - la clasificación de la carrera será la clasificación de la vuelta final antes que se diese la señal de detención,
 - por karts o vehículos de rescate que puedan estar en la pista,
 - que el circuito pueda estar totalmente bloqueado por un accidente.
 - Las condiciones climatológicas hagan imposible la conducción a altas velocidades en el circuito.

El procedimiento a seguir puede variar de acuerdo al numero de vueltas recorridos en su totalidad por el líder de la carrera antes que se diese la señal de detención.

- menos del 75% de la distancia a recorrer programada para la carrera (se redondeara al número entero superior de vueltas completas). Si la carrera se reinicia, se aplicará el **2.22.**
 - 75% o mas de la distancia a recorrer programada para la carrera (se redondeara al numero entero superior de vueltas completas). Los Karts se dirigirán directamente al Parque Cerrado, y la carrera se considerada como detenida cuando el líder de la carrera haya cruzado la Línea al final de vuelta anterior aquella en donde se dio la señal de detención;
- c) **Durante Una Carrera De Fase Final** todos los karts reducirán su velocidad inmediatamente e irán a la entrada de la <<llegada>> (Finish) del Servicio de Aparcamiento en el Parque Cerrado considerando que:
 - la clasificación de la carrera será la clasificación de la vuelta final antes que se diese la señal de detención,
 - por karts o vehículos de rescate que puedan estar en la pista,
 - que el circuito pueda estar totalmente bloqueado por un accidente.

- Las condiciones climatológicas hagan imposible la conducción a altas velocidades en el circuito.

B.- El procedimiento a seguir puede variar de acuerdo al número de vueltas recorridos en su totalidad por el líder de la carrera antes que se diese la señal de detención:

Caso A: Menos de 2 vueltas. No se otorgaran puntos. Si la carrera puede ser reiniciada, se aplicara el **2.22**.

Caso B: Más de 2 vueltas y menos del 75% de la distancia programada para la carrera (se redondeara al número entero superior de vueltas completas). Si la carrera puede ser reiniciada, se aplicara el **2.22** en su **Caso B**. Si esto no es posible, se otorgaran la mitad de los puntos.

Caso C: 75% o más de la distancia programada para la carrera (se redondeara al numero entero superior de vueltas completas). Los Karts se dirigirán directamente al Parque Cerrado, y la carrera sé considerada como concluida cuando el líder de la carrera haya cruzado la Línea al final de vuelta anterior aquella en donde se dio la señal de detención. Se otorgaran la totalidad de los puntos.

E.- Para re-iniciar una Carrera o una Práctica, ver **Capítulo 2 de las Prescripciones Generales 2010, 2.22 – Nueva Partida de una Carrera (Mangas de Clasificación o Carreras de Fase Final)**.

Se permitirá que se trabaje en los karts solo en el Servicio de Aparcamiento (Servicing Park); incluso se permitirá que se introduzcan equipo de repuesto (solamente los equipos previamente identificados en los casos de chasis y/o motores) en el Servicio de Aparcamiento. Se permite el reabastecimiento de combustible.

Caso A: Si se han recorrido menos de 2 vueltas, se dará una nueva largada dentro de los primeros 30 minutos después de presentarse la bandera roja (en las condiciones provistas bajo el **2.19 F**). La distancia de la nueva carrera será la totalidad de la distancia a cubrir originalmente. La largada original será considerada nula y sin efecto.

La parrilla de largada será la misma de la carrera original. Aquellos Pilotos que hayan cruzado la Línea de Llegada al final de la vuelta anterior en donde la carrera fue detenida y aquellos que estaban en la Zona de Reparación cuando la bandera roja fue mostrada, son elegibles para él reinicio, puede ser el mismo kart o en un kart de reserva. Los puestos en la parrilla que se encuentren desocupados permanecerán vacíos.

Caso B: Si se han recorrido más de 2 vueltas, se dará una nueva largada dentro de los primeros 30 minutos después de presentarse la bandera roja (en las condiciones provistas bajo el **A 2.19**). La distancia de la nueva carrera será igual a la diferencia entre las vueltas programadas y el número de vueltas recorridas. Aquellos Pilotos que hayan cruzado la Línea de Llegada al final de la vuelta anterior en donde la carrera fue detenida y aquellos que estaban en la Zona de Reparación (excepto en la carrera de Fase Final) cuando la bandera roja fue mostrada, son elegibles para él reinicio, puede ser el mismo kart o en un kart de reserva. Se permitirá que el primer kart y kart de reserva estén en la salida del Servicio de Aparcamiento.

Las posiciones en la parrilla se determinaran por el orden de llegada al final de la vuelta anterior a aquella en donde la carrera se detuvo.

El resultado de la carrera la cual a sido detenida y reiniciada es la suma de los tiempos de la carrera detenida y aquellas de la carrera realizada después del reinicio.

F.- Después de haber recibido la señal indicando el final de la carrera, todos los karts irán directamente al Parque Cerrado, sin detenerse y sin ayuda (excepto sí el Comisario de Pista lo Considera necesario).

Cualquier kart clasificado que no pueda llegar al Parque Cerrado por sus propios medios estará bajo el control exclusivo de los Comisarios de Pista, el cual supervisará la transportación del kart al Parque Cerrado.

Procedimiento De Pesaje

- a) Después de las Prácticas de Calificación, las Mangas de Calificación y las carreras de fase final, cada kart que cruce la Línea será pesado. Sí un kart no puede lograr llegar al Área (Zona) de Pesaje por sus propios medios este se pondrá bajo el control exclusivo de los Comisarios de Pista, el cual lo llevara o lo hará llevar a dicho lugar, y el Conductor (Piloto) se reportará al Área de Pesaje en el momento que regrese a los Pits de manera que el peso pueda ser establecido.
- b) Al final de las Prácticas de Calificación, el Conductor (Piloto) y su kart será pesado simultáneamente y luego de manera separada. Si por razones de fuerza mayor el Conductor no puede ir a las pesas al final de las Mangas de Calificación o las carreras de fase final, su kart será pesado y el peso del Conductor (Piloto) se registrará después de las Prácticas de Calificación y este se añadirá al peso del kart.
- c) Ninguna materia o sustancia sea sólida, líquida o gaseosa o de cualquiera otra naturaleza podrá ser añadida al kart, colocándose o removiéndose antes del Pesaje (excepto por el Comisario Técnico dentro del marco de sus deberes como oficial).
- d) Solo los Comisarios Técnicos y Oficiales autorizados podrán acceder al Área (zona) de Pesaje. No habrá ninguna intervención, cualesquiera que sea en esta Área, a menos que haya sido autorizada por estos Oficiales.
- e) Un kart o un Conductor (Piloto) no se les está permitido retirarse (abandonar) el Área (zona) de Pesaje sin la autorización del Delegado Técnico de la CNK (o Comisario Técnico).
- f) Cualquier infracción hacia la presente disposición relacionada al Pesaje del kart podrá llevar a la exclusión del Conductor (Piloto) y kart involucrado.
- g) El Organizador colocará una Balanza en un lugar cubierto a la entrada del <<lado de llegada>> del Servicio de Aparcamiento y debe de proveer de suficiente personal para asegurar la colocación de los karts en la balanza. Los Mecánicos se mantendrán alejados de los karts hasta que el Procedimiento de Pesaje de su kart haya concluido.
- h) Sí el peso del Conductor (Piloto) y la de su kart está por debajo a lo especificado en el Reglamento Técnico, el resultado se comunicará por escrito al Concurrente, y el kart y su Conductor (Piloto) serán excluidos de las Prácticas de Calificación, las Mangas de Calificación o en la carrera pertinente.
- i) El Organizador debe de proveer de un peso (testigo) certificado para la calibración de la balanza.

Artículo 33.

Al final de cada prueba de (cronometraje, mangas, Carrera 1, Carrera 2, etc.), los Comisarios Deportivos podrán ordenar sacar un mínimo de 2.0 lts. de combustible a cada kart que haya

participado en cada sesión. Se podrá hacer bien por sorteo, por orden de clasificación o inclusive por ambos métodos. Sin embargo el procedimiento será obligatorio al concluir la Carrera 1 y la Carrera 2 de cada competencia para los primeros cinco clasificados. De no finalizar el kart con 2 litros que es suficiente combustible para tomar la muestra, éste quedará automáticamente excluido de la respectiva sesión.

Artículo 34 – Reclamos

1.- Contra la legitimidad de un KART, treinta (30) minutos después de concluida la sesión oficial de Práctica Cronometrada, mangas, Carrera 1 y Carrera 2 en la cual participó el Piloto Protestado.

2.- Por razones o Causas Antideportivas, veinte (20) minutos después de concluida la sesión oficial de Práctica Cronometrada, mangas, Carrera 1 y Carrera 2 en la cual participó el Piloto Protestado.

3.- Contra los resultados oficiales de Cronometraje, diez (10) minutos después de publicados los resultados de las mangas y repechage. Treinta (30) minutos después de publicados los resultados de la Carrera 1 y Carrera 2.

Solamente se aceptarán reclamos contra competidores de la misma categoría del reclamante.

Toda apelación será ventilada conforme a lo establecido en el CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL de la FIA y en las resoluciones aprobadas por la FIA para las apelaciones en caso de Campeonatos o Eventos Zonales Geográficos.

ÚNICO: Todo Piloto, o allegado que acuda a otra instancia no prevista en la reglamentación FIA, será sancionado severamente. Debera seguir el procedimiento regular hasta agotarse todas las instancias de la F.V.K.

4.- Los reclamos deberán ser presentados al Director de la prueba o a los Comisarios Deportivos, en forma escrita y firmada por el competidor y acompañada por la suma de Bs.F. 500,00.

5.- Reclamos anti-deportivos deberán venir en forma escrita y firmada por el competidor o su representante acompañada por la suma de Bs.F. 500,00

6.- Todo reclamo será juzgado con carácter de urgencia por los Comisarios Deportivos, quienes por unanimidad o mayoría emitirán su dictamen. En aquellos casos en los cuales los Comisarios Deportivos no puedan llegar a un dictamen por razones de tiempo u otras justificadas, y él (los) reclamo (s) afectase la clasificación final de una competencia, los premios, trofeos y puntos en litigios serán congelados hasta tanto no haya una resolución firme por parte de los Comisarios Deportivos o en su defecto por el Consejo de Honor de la Federación Venezolana de Karting, según sea el caso, o si es una apelación sobre la cual haya que resolver.

7.- Los reclamos contra un error o irregularidad cometida durante la competencia, contra la no conformidad de los vehículos con el reglamento y contra la clasificación oficial de los resultados deberán ser presentados dentro de los diez (10) minutos de terminada las series clasificatorias y dentro de la media hora de terminada la Carrera y publicados los resultados oficiales.

8.- El importe depositado será reintegrado al denunciante si el reclamo fuera justificado, en caso contrario será retenido por el organizador.

9.- No se aceptarán reclamos de tipo GENÉRICO en contra de un KART o de tipo colectivo, sean contra la legitimidad de un KART o de varios, así como tampoco en contra de uno o más pilotos.

10.- Solo podrán presentar reclamos los Pilotos si están provistos también de su respectiva Licencia Deportiva o sus concursantes (el representante si es menor de edad).

Artículo 35 – Premios

Serán otorgados trofeos a los tres (3) primeros clasificados y diplomas de participación a todos los Pilotos.

Capitulo VI

RESPONSABILIDADES

Artículo 36 – De los Pilotos

Todos los Pilotos, concurrentes, apoderados, mecánicos u otros allegados al Pilotos y a los equipos participantes eximen de hecho y de derecho y desligan de toda responsabilidad civil o penal a la Federación Venezolana de Karting y all Organizador y sus respectivas autoridades, así mismo se comprometen a respetar todos los Reglamentos y Disposiciones del Evento.

Solamente los Pilotos inscritos podrán girar con su KART sobre la pista, se prohíbe que lo hagan sus mecánicos, auxiliares, empleados o allegados. Toda infracción será sancionada.

Artículo 37 – De los Organizadores

El Organizador se encargará de informar a las autoridades deportivas de su Estado, civiles y policiales a fin de que contribuyan al sano desenvolvimiento de nuestras carreras, que estarán desarrollándose en nuestro calendario de competencias Nacional

Extintores y Pesos: El Organizador proporcionará el peso de lastre que requieran los pilotos.

HORARIO PROVISIONAL

Jueves

08:00 - 12:00 Actividades Administrativas
08:00 - 12:00 Prácticas Libres – quince (15) minutos por categoría.
El Organizador proveerá instrucciones específicas del orden
12:00 - 13:00 Descanso.
13:00 - 18:00 Continuación Prácticas
18:00 - Pista Cerrada

Viernes

08:00 -12:00 Prácticas Libres – quince (15) minutos por categoría.
El Organizador proveerá instrucciones específicas del orden
12:00 - 13:00 Descanso
13:00 - 15:00 Distribución de neumáticos y montura (por categoría)
Inspección Pista
15:00 - 18:00 Verificación Técnica todas las clases.
18:00 - Pista Cerrada.

Sábado

08:00 - 09:15 Warm Up (Calentamiento) todas las categorías.
09:20 - 09:45 Reunión de Pilotos – Briefing (Mandatorio)
10:00 - 11:00 Cronometraje todas las categorías
11:10 - 13:30 Mangas de Clacificación
13:40 - 18:00 Carrera 1
18:00 - Pista cerrada

Domingo

08:00 - 09:15 Warm Up (Calentamiento) todas las categorías (dos (2)
cada una).
09:20 - 09:45 Reunión de pilotos – Briefing /Mandatario)
10:00 - 11:00 Cronometraje todas las categorías
11:10 - 13:30 Actos protocolares
13:40 - 14:00 Carrera 2
14:10 - 18:00 Entrega de trofeos