



**FEDERACION ECUATORIANA DE  
AUTOMOVILISMO Y KARTISMO DEPORTIVO  
FEDAK**

**REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO DE  
KARTING 2018**

**Regulaciones Deportivas**

**Para ser aplicado en conjunto con el reglamento particular del evento, el cuadro de penalidades anexo, los reglamentos técnicos de cada categoría y el Código Deportivo Internacional CIK-FIA.**

**El desconocimiento de este Reglamento NO exime de responsabilidades a los pilotos, preparadores, concurrentes y demás miembros de los equipos.**

**Válido hasta Diciembre 31, 2018**

**Este reglamento y todos sus posteriores anexos, regirán todos los TORNEOS Y COMPETENCIAS de KARTING que se desarrollen a nivel nacional, sean estos provinciales, nacionales invitacionales y/o internacionales**

1. INTRODUCCION
2. CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS Y CHALLENGES DE ECUADOR DE KARTING 2018
3. ASPIRANTES
4. LICENCIAS
5. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES
6. ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS
7. KART ADMITIDOS
8. INSCRIPCIONES
9. PUBLICIDAD
10. CALENDARIO Y NUMERO DE PRUEBAS PUNTUBLES
11. ANULACION DE UNA PRUEBA
12. NUMEROS CARRERA
13. OFICIALES
14. INSTRUCCIONES Y COMUNICADOS A LOS CONCURRENTES
15. INCIDENTES Y SANCIONES
16. ENTRENAMIENTOS
17. CRONOMETRAJE – TELEMETRIA
18. DISCIPLINA GENERAL EN EL Paddock
19. DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD
  - 19.1 Seguridad General
  - 19.2 Circuito / Pista
  - 19.3 Detención de un kart en pista
  - 19.4 Código de conducta en pista
20. VERIFICACIONES

21. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS
22. VERIFICACIONES TECNICAS
23. ZONAS DE ACCESO Y PARQUES DESERVICIO
  - 23.1. Entrada al Pit Lane
  - 23.2. Zona de aceleración o carril de salida
  - 23.3. Zona o Área de reparación
  - 23.4. Parque de salida
  - 23.5. Zona de Pre-Grilla
  - 23.6. Zona de Pesaje
  - 23.7. Parque de llegada.
  - 23.8. Parque Cerrado
  - 23.9. Norma de distribución de neumáticos. Parque de neumáticos.
24. REUNION DE PILOTOS
25. COMPOSICIÓN DEL EVENTO
26. SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)
27. ENTRENAMIENTOS Y WARM-UP
  - 27.1. Definición
  - 27.2. Desarrollo y Composición
  - 27.3. Interrupción de los Entrenamientos
28. CLASIFICACIONES
  - 28.1. Definición
  - 28.2. Composición y Desarrollo
  - 28.3. Clasificación
  - 28.4. Interrupción de la Clasificación
  - 28.5. Reanudación de la Clasificación
29. GRILLA DE SALIDA
  - 29.1. Formación de la Grilla de Salida
  - 29.2. Pole Position
  - 29.3. Grilla de salida definitiva
30. PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA
  - 30.1. Entrenamientos Oficiales Libres y Warm –Up
  - 30.2. Clasificaciones
  - 30.3. Carreras
31. PROCEDIMIENTO DE SALIDA
  - 31.1. Disposiciones Generales
  - 31.2. Secuencia de Procedimiento de salida

- 31.3. Vuelta de Formación
  - 31.4. Salida Lanzada (secuencia de Procedimiento)
  - 31.5. Salida Parada (Secuencia de Procedimiento)
  - 31.6. Falsa largada e Incumplimiento del Procedimiento de Salida
  
  - 32. CARRERAS
    - 32.1. Composición y desarrollo
    - 32.2. Neutralización de una Manga o Carrera
    - 32.3. Interrupción de Mangas Clasificatorias y Carreras
    - 32.3. Detención definitiva de una Carrera
  
  - 33. LLEGADA
  
  - 34. PARQUE CERRADO
  
  - 35. CLASIFICACIONES
  
  - 36. DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS
    - 36.1. Distribución de puntos en Carrera
    - 36.2. Clasificación final del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge.
  
  - 37. ENTREGA DE PREMIOS
  
  - 38. RECLAMACIONES Y APELACIONES
  
  - 39. CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS Y CHALLENGE DE ECUADOR
- ANEXO I.- RESUMEN DE PENALIZACIONES
- DISPOSICIONES FINALES

## **REGLAMENTO DEPORTIVO**

### **1.- INTRODUCCION**

Los artículos de carácter general recogidos en los Reglamentos de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Ecuador de karting son de obligado cumplimiento para todas las pruebas de carácter nacional de la especialidad correspondiente.

La petición de Certámenes Monomarca de carácter nacional, deberán realizarse de la siguiente forma:

- Envío a la F.E.D.A.K. del impreso de solicitud establecido para la inscripción de pruebas el calendario nacional
- Propuesta de Reglamento (Deportivo y Técnico)
- Derechos (en el caso de estar establecidos).

### **2.- CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS Y CHALLENGES DE ECUADOR DE KARTING 2018**

La F.E.D.A.K, DELEGADA DEL PODER DEPORTIVO INTERNACIONAL DE LA FIA EN TODO EL TERRITORIO ECUATORIANO, establece para el año 2018 que todos los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Ecuador de Karting serán organizados por los clubes afiliados y autorizados por la misma.

### **3.- ASPIRANTES**

3.1. Los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Ecuador de Karting estarán abiertos a los deportistas los cuales cumplan con las condiciones y requerimientos manifestados por la FEDAK.

3.2. Asimismo podrán participar, deportistas en posesión de licencias expedidas por una A.D.N. de cualquiera de los países asimilados F.I.A., siempre que las mismas sean válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y que cumplan los requisitos establecidos por la F.I.A.

### **4.- LICENCIAS**

4.1. Todos los concurrentes, deportistas y oficiales deberán ser titulares de la licencia deportiva de KARTISMO correspondiente expedida anualmente por la FEDAK una vez cumplidos todos los requisitos y válida hasta el 31 de Diciembre de cada año.

4.2. Todo participante deberá obligatoriamente, obtener su licencia deportiva con 8 días de anticipación a la fecha de realización de una competencia como mínimo.

### **5.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES**

5.1. Todos los concurrentes y deportistas participantes en los eventos citados anteriormente deberán registrarse en el evento con todos los datos requeridos por la organización del evento y aceptando el conocimiento de las siguientes disposiciones:

- El presente Reglamento Deportivo.
- El Reglamento Técnico de la Categoría.
- El Reglamento específico del Certamen correspondiente, Deportivo y Técnico
- El Reglamento Particular de la prueba.

5.2 El Código Deportivo Internacional será de aplicación -con carácter prioritario- en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación que no estén estipulados en el presente reglamento.

5.3 Es responsabilidad de los concurrentes asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones del presente reglamento, los reglamentos particulares y el Código Deportivo Internacional.

5.4 Si un concurrente no puede estar presente en la prueba, debe designar su representante por escrito. La responsabilidad de un piloto o de cualquier otra persona encargada, durante toda la Carrera, de un kart inscrito, de asegurar que todas las disposiciones sean respetadas durante toda la prueba, es al mismo tiempo individual.

5.5 Los concurrentes deben asegurar que sus karts cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración de los Entrenamientos y de la Carrera.

5.6 Las penalizaciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el presente Reglamento vienen recogidas en el Anexo 1 del mismo.

## **6.- ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS**

6.1. El Organizador de la prueba deberá ser un Club o una Agrupación Deportiva avalados por la F.E.D.A.K.

## **7.- KART ADMITIDOS**

7.1. Los karts admitidos a participar en los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Karting, serán los definidos en el Reglamento Técnico.

## **8.- INSCRIPCIONES.**

### **8.1. Obligatoriedad de inscripción**

Los pilotos que deseen participar en un evento, deberán inscribirse obligatoriamente y de forma individual para cada uno de los mismos y en los plazos previstos.

No se admitirá, excepto autorización expresa del organizador. La inscripción de un mismo kart y/o piloto en más de una prueba del mismo evento y/o categoría.

### **8.2. Derechos de inscripción**

Los derechos de inscripción de cada Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, serán los establecidos en el Reglamento Técnico – General del certamen.

### **8.3. Forma de inscripción**

La inscripción de cada piloto se realizará mediante los formatos de inscripción específicos de cada prueba o evento.

Los formatos originales, totalmente llenos, deben ser enviados por el concurrente y recibidos por el organizador dentro de la hora límite de inscripción.

Los formatos originales de inscripción deberán ser llenos en su totalidad, de forma clara y sin tachaduras, en letra mayúscula, sin olvidar completar todos los campos de información y firmados por el concurrente y/o piloto. Una inscripción incompleta o ilegible será considerada nula e invalidada. Toda inscripción que contenga una falsa declaración deberá ser considerada como nula y no recibida. El firmante de tal inscripción podrá ser declarado culpable de falsedad documental y además, el derecho de inscripción podrá serle confiscado.

### **8.4. Plazos de inscripción**

Los plazos de inscripción de cada Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, serán los establecidos en el Reglamento Técnico – General del certamen.

### **8.5. Condiciones de la inscripción**

El concurrente y/o piloto serán los únicos responsables de la inscripción a todos los efectos, siendo por tanto el único que ostenta los derechos de la misma.

Una vez cerrado el plazo de inscripción, no se admitirá ningún cambio de concurrente.

En el supuesto que un piloto figure inscrito por varios concurrentes, se procederá a informar a las partes implicadas, siendo el piloto quien confirme en última instancia, con que concurrente participará.

Una vez publicada la lista Oficial de Inscritos, los concurrentes y pilotos inscritos adquieren un compromiso de participación formal en la prueba, y en el caso de no participación en la misma, los derechos de inscripción no serán devueltos.

Una vez publicada la lista oficial de inscritos a un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge:

- a) No se permiten cambios de piloto bajo ningún concepto.
- b) No se devolverán los valores de inscripción, totales o parciales.

## **9.- PUBLICIDAD**

9.1. Será de aplicación lo establecido en el reglamento particular y/o Técnico – General.

9.2. La publicidad a llevar, figurará en el Reglamento Particular de la prueba y será de carácter obligatorio, y quedara el espacio a disposición de la organización.

## **10.- CALENDARIO Y NÚMERO DE PRUEBAS PUNTUABLES**

10.1. El calendario oficial y el número de pruebas de cada Certamen será el establecido por la C.N.K. y con conocimiento y aprobación por la F.E.D.A.K.

10.2. La C.N.K se reserva el derecho de modificar fechas y lugares de una o varias pruebas del calendario.

## **11.- ANULACIÓN/SUSPENSIÓN DE UNA PRUEBA**

11.1. La Dirección de Carrera se reserva el derecho de anular/suspender una prueba sí el número de inscritos es menor a 5 por categoría

## **12.- NÚMEROS DE CARRERA**

12.1. Los porta números deberán estar constituidos por planos con ángulos redondeados (diámetro de las esquinas redondeadas 15 a 25 mm). Las placas deberán ser de plástico flexible y opaco.

12.3. Los números tendrán una altura mínima de 13 cm. y un espesor de trazo de al menos 2 cm.

Deberán colocarse (antes de las verificaciones técnicas) en la parte delantera y trasera del kart, así como en los laterales. Los números serán de color negro sobre fondo amarillo.

La aportación de los números para las placas del kart será responsabilidad del concurrente / piloto. Es obligatorio que el kart esté identificado con los cuatro números (frontales, traseros y laterales) de la prueba en que compita, desde el inicio de los entrenamientos libres previos a la misma.

## **13.- OFICIALES**

13.1. Se deberá contar al menos, los siguientes oficiales:

- 1 Comisario Deportivo, que actuará como Presidente del Colegio, para cada prueba del Evento.
- 1 Director de Competición.
- 1 Delegado Técnico para cada prueba del Evento.

13.2. El Organizador propondrá los siguientes oficiales y sus nombres serán comunicados a la Federación para su aprobación, si procede:

- Los demás Comisarios Deportivos hasta llegar a 3 por prueba.
- El Director de Carrera y sus Adjuntos.
- El Secretario del Evento.
- El Responsable de Cronometraje.
- Los Comisarios Técnicos.
- El resto de oficiales.

13.3. Todos los oficiales deberán figurar con su acreditación y su cometido específico en el Reglamento Particular de la prueba o en un Anexo al mismo.



13.4. El Director de Carrera dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación:

- a. Controlar el desarrollo de los Entrenamientos y de la Carrera, que se respeten los horarios y, si él lo juzgase necesario, proponer a los Comisarios Deportivos la modificación de los horarios conforme a lo establecido en el presente Reglamento.
- b. Parar a cualquier kart (en cumplimiento de lo reglamentado en el presente Reglamento), y siendo notificado por un comisario deportivo o técnico.
- c. Parar o neutralizar el desarrollo de los Entrenamientos o de la Carrera si cree que puede ser peligrosa su continuación, de conformidad al presente Reglamento, y asegurar que la nueva salida se efectúe conforme al procedimiento.
- d. El procedimiento de salida.

13.5. El Director de Carrera deberá mantenerse en la Zona de control y en contacto por radio entre sí y con todos los puestos de Comisarios durante todas las sesiones de Entrenamientos y en Carrera. Todos los oficiales (incluidos los Comisarios Deportivos) deben mantenerse localizables por el Director de Carrera.

#### **14.- INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURRENTES**

14.1. Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional, dar instrucciones a los concurrentes por medio de comunicados especiales de acuerdo con lo establecido en el C.D.I. Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los concurrentes por escrito y en todo caso publicadas en el Tablón Oficial de Avisos, que dará fe de la publicación.

14.2. Las clasificaciones y resultados de los Entrenamientos oficiales y de las Carreras así como todas las decisiones de la prueba que estimen oportuno los Comisarios Deportivos serán colocados sobre el Tablón Oficial de Avisos.

14.3. Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del Director de Carrera, que afecte a un concurrente concreto le será, además, comunicado inmediatamente y por escrito al mismo.

14.4. Asimismo, los Comisarios Deportivos publicarán los resultados de cada kart verificado y los pondrán a disposición de los otros concurrentes. Estos resultados no comprenderán cifras particulares, salvo en lo concerniente al análisis del carburante o cuando un kart no se ajuste al Reglamento Técnico.







14.5. El concurrente o su representante, debe estar localizable durante toda la duración de la prueba.


14.6. Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas en el C.D.I., Los concurrentes no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sea.

14.7. Las señales transmitidas a los pilotos por mediación de las banderas y señales previstas en el C.D.I. deberán ser respetadas sin dilación. La falta reiterada de respeto a estas señales podrá ser sancionada hasta con la exclusión de la prueba.

14.8. Código internacional de banderas.

Bandera	Denominación	Presentación	Significado <sup>1</sup>
	<b>Bandera a cuadros</b>	Agitada	Final de carrera, o en su caso, de cada una de las sesiones de la competición.
	<b>Bandera roja</b>	Agitada	Detención de los entrenamientos o de la carrera ya sea por un accidente o por causas meteorológicas. Todos los pilotos deben reducir inmediatamente su velocidad, detenerse si es necesario y volver a los <i>boxes</i> —o al lugar previsto por el reglamento de la prueba—. Está prohibido adelantar. Esta bandera se muestra únicamente por orden del director de carrera. Todos los semáforos del trazado se pondrán en rojo.
	<b>Bandera amarilla</b>	Agitada	<p>Peligro, no se permite el adelantamiento y se debe reducir la velocidad. Puede ser mostrada a los pilotos de dos formas diferentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Una bandera amarilla</i>: reducir la velocidad, no adelantar y estar preparados para variar la trazada debido a la presencia de un peligro en un borde de la pista o en una parte de la misma.</li> <li>• <i>Dos banderas amarillas</i>: reducir la velocidad, no adelantar y prepararse para variar la trazada o incluso para detenerse debido a la presencia de un peligro que obstruye la pista total o parcialmente.</li> </ul> <p>Se muestran normalmente en el puesto de señalización inmediatamente anterior al peligro, aunque en algunas ocasiones se pueden mostrar en más de uno. La presencia de esta bandera antes de la salida, por la imposibilidad de algún conductor de empezar, obliga a la cancelación de la salida. Al reiniciar, se suele realizar otra <i>vuelta de calentamiento</i>.</p>
	<b>Bandera amarilla y rótulo «SC»</b>	Agitada la amarilla	El coche de seguridad — <i>safety car</i> en inglés— está interviniendo en la pista, por lo hay que reducir la velocidad, no adelantar, e incluso estar

			<p>preparados para detenerse y variar la trazada ya que un peligro obstruye de forma total o parcial la pista.</p>
	<p><b>Bandera amarilla con franjas rojas</b></p>	<p>Estática</p>	<p>Existencia en la pista de un elemento que causa disminución de la adherencia. Puede mostrarse por restos de aceite o por presencia de fragmentos de coche en pista; también se muestra en aquellas zonas del circuito donde la pista está seca y comienza a llover. Los conductores deberán reducir la velocidad en ese punto.</p>
	<p><b>Bandera verde</b></p>	<p>Agitada</p>	<p>El peligro ha pasado y se puede volver a adelantar. Cuando el director de carrera lo requiera, se puede mostrar también durante la vuelta de calentamiento o al principio de una sesión de entrenamientos de forma simultánea en todos los puestos de señalización.</p>
	<p><b>Bandera azul</b></p>	<p>Agitada</p>	<p>Tiene varios significados según cuándo se utilice:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Siempre</i> —en entrenamientos y carreras—: se muestra estática al final del <i>pit lane</i> para indicar al piloto que sale del <i>pit lane</i> que hay coches que se aproximan por la pista. El semáforo del <i>pit lane</i> también muestra una señal parpadeante luminosa azul.</li> <li>• <i>En los entrenamientos</i>: el piloto debe ceder el paso a un coche más rápido al cual se precede.</li> <li>• <i>En la carrera</i>: el piloto va a ser superado por otro piloto que ha realizado al menos una vuelta más. El piloto que será superado debe permitir el adelantamiento tan pronto como sea posible.</li> </ul>
	<p><b>Bandera dividida</b></p>	<p>Estática con el dorsal</p>	<p>Apercibimiento por maniobra peligrosa: El piloto ha realizado una maniobra antideportiva y recibe esta sanción. Se presenta una sola vez y si el competidor reincide en la falta, se le mostrará la bandera negra.</p>
	<p><b>Bandera negra</b></p>	<p>Estática junto al dorsal</p>	<p>Exclusión total de la prueba: El piloto efectuó una maniobra antideportiva de suma gravedad, por lo que es sancionado con la exclusión total de la competencia. Suele ser exhibida de forma directa, o después de haberse mostrado la bandera dividida, dependiendo de la gravedad de la falta. Solo es exhibida por el comisario deportivo de la prueba. El piloto debe detenerse en su <i>box</i> o en el lugar designado previamente en el <i>briefing</i>, la próxima vez que se pase por la entrada de <i>pit lane</i>. En algunas ocasiones, las decisiones del comisariato respecto a una exclusión son tomadas una vez finalizada la competencia, debido a la realización de análisis de la maniobra efectuada por el piloto infractor. Asimismo, se puede aplicar una exclusión durante los entrenamientos, dependiendo de la gravedad de la falta del piloto.</p>

	<b>Bandera blanca</b>	Agitada	Existe un vehículo mucho más lento en la pista, ya sea de emergencias o de carreras.
	<b>Bandera negra con círculo</b>	Estática junto al dorsal	Indica al piloto que su vehículo tiene problemas mecánicos que pueden constituir un peligro para los demás competidores y para él, por lo que deberá detenerse en su <i>box</i> lo antes posible. Actualmente no es muy utilizada, puesto que en estas situaciones se suele avisar al piloto mediante radio.

## 15.- INCIDENTES y SANCIONES

15.1. Los Comisarios Deportivos (de oficio o a petición del Director de Carrera) pueden infligir tanto las penalizaciones previstas en el presente Reglamento, así como cualquier otra que dispongan –a su exclusivo criterio- en virtud del C.D.I.

15.2. "Incidente": significa un hecho o una serie de hechos que implique a uno o más pilotos, o la acción de un piloto que, desde el punto de vista de los Comisarios Deportivos:

- Suponga la interrupción de la Carrera en aplicación del presente Reglamento.
- Constituya una violación del Reglamento o del C.D.I.
- Adelante la salida o provoque una salida nula.
- Provoque una colisión evitable.
- Empuje a un piloto fuera de la Pista.
- Impida cualquier maniobra lícita de adelantamiento a otro piloto.
- Entorpezca ilegítimamente a los otros pilotos durante un adelantamiento.
- Desobedezca o haga caso omiso de las instrucciones o indicaciones de los oficiales o responsables de la prueba.
- En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el espíritu deportivo que debe presidir el deporte.

15.3. Los Comisarios Deportivos tendrán el poder exclusivo de determinar si se ha producido un "Incidente" y qué piloto(s) está(n) implicado(s) en el mismo.

15.4. Los Comisarios Deportivos podrán infligir las siguientes penalizaciones a cualquier piloto implicado en un "Incidente":

- Amonestación.
- Multa económica.
- Penalización en tiempo (de aplicación directa o para añadir al tiempo invertido).
- Pérdida de posiciones
- Exclusión.

Los Comisarios Deportivos podrán aumentar la severidad de la penalización a aplicar, teniendo en cuenta, la posible reiteración de infracciones a lo largo de la **temporada**.

### **Comunicación de sanciones.**

Los Comisarios Deportivos podrán informar sobre sanciones por infracciones al procedimiento de salida o situaciones concretas presuntamente cometidas.

Estas sanciones podrán ser comunicadas a los pilotos durante el transcurso de las Mangas o Carreras, mediante panel informativo con su número y la sanción impuesta.

- 15.5. Asimismo los Comisarios Deportivos podrán informar al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina sobre cualquier licenciado que ellos consideren implicado en un "Incidente".
- 15.6. El Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina podrá penalizar a cualquier piloto implicado en un "Incidente" de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la F.E.D.A.K.
- 15.7. Ninguna decisión tomada o penalización impuesta reducirá el efecto de los Art. 160 o 161 del Código Deportivo Internacional
- 15.8. Todas las decisiones tendrán que estar documentadas por escrito caso contrario no serán válidas.

## **16.- ENTRENAMIENTOS**

- 16.1. Los participantes podrán acceder al circuito para instalarse en el Paddock y en el lugar asignado por el organizador de la prueba.

Los participantes que no respeten esta norma serán sancionados de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 del presente Reglamento.

- 16.2. El organizador deberá informar a la F.E.D.A.K. de los incumplimientos al presente artículo.

- 16.3. En el caso de que los entrenamientos previos a la prueba sean declarados colectivos, estos estarán bajo la responsabilidad del organizador, y por tanto los pilotos respetarán las normas establecidas por el mismo.

Durante los entrenamientos colectivos, como medida de seguridad los pilotos no podrán recibir ninguna asistencia fuera de las áreas de reparación y no está permitida la entrada de mecánicos a la pista, salvo que los entrenamientos hayan sido detenidos y bajo las indicaciones del personal de pista.

Los horarios de entrenamientos serán establecidos por el organizador. En el caso de que por cualquier razón los entrenamientos deban ser detenidos, los tiempos perdidos no podrán ser recuperados y la finalización será la establecida en el horario.

### **16.4. Derecho de participación en los Entrenamientos.**

Todos los pilotos formalmente inscritos y que hayan cumplido con todos los requisitos de inscripción y pago de las tandas, tendrán derecho a participar en los Entrenamientos.

## **17.- CRONOMETRAJE – TELEMETRÍA**

El cronometraje de pruebas valederas para Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenge de Ecuador de Karting, deberá realizarse mediante sistemas aprobados por la FEDAK.

Este sistema deberá permitir el cronometraje de la prueba en todos los aspectos reglamentados de la misma, así como cronometraje de paso en la línea roja y amarilla establecida para el procedimiento de salida.

- 17.1. Está prohibida la instalación y utilización de sistemas de telemetría o cualquier otra base informática, radio, etc., que permita la transmisión de datos, órdenes y/o comunicación desde un kart en movimiento y viceversa, durante todo el desarrollo de los Entrenamientos, Mangas y Carrera, salvo establecidos como obligatorios y/o los instalados por los Comisarios y Cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.

La Dirección de Carrera o los Comisarios Deportivos se reservan el derecho de colocar y solicitar cámaras (con todos sus componentes, memorias, registros y/o cintas) en los vehículos si así lo decidieran.

17.2. La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los karts para poder realizar el cronometraje, es responsabilidad del concurrente.

Será responsabilidad del concurrente la conservación y mantenimiento de cualquiera de los sistemas de control entregados por el organizador. En caso de rotura, deterioro, pérdida o mal uso de los mismos, el concurrente deberá abonar los gastos de reposición del material dañado, según lo especificado en el Anexo I.

17.3. Los aparatos oficiales de cronometraje (transponder), deben estar situados obligatoriamente en la parte exterior trasera del asiento del piloto.

17.4. Será obligatorio para los concurrentes (en el caso de que no sea de su propiedad), entregar el transponder a la finalización del Evento.

17.5. Los pilotos participantes en pruebas valederas para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Ecuador, deberán ser titulares y aportar el transponder en las pruebas que participen. Los transponders deberán ser compatibles con sistemas de cronometraje convencionales (EJ. Tipo AMB).

El estado del transponder, carga de batería, soporte, etc., y en definitiva todo lo inherente al funcionamiento del mismo es responsabilidad absoluta del concurrente/piloto.

El concurrente y/o piloto están obligados a declarar en su boletín de inscripción el código o número del transponder que utilizarán en la prueba para la que se han inscrito.

## **18.- DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK**

18.1. La organización dispondrá en el Paddock de una superficie suficiente para poder realizar las distintas actividades que se desarrollen en torno a cada prueba. Deberán contar con los servicios básicos indispensables para el desarrollo del evento.

Todos los concurrentes están obligados a respetar las normas de utilización e instalación de elementos en el Paddock establecidas por el Organizador.

Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del circuito (Paddock, Boxes, Pit Lane, muro de señalización, etc.).

Los desperfectos ocasionados en las instalaciones, serán responsabilidad del concurrente

18.2. Esta Zona estará exclusivamente destinada para los vehículos y carpas de asistencia técnica. Una vez instalados los vehículos y carpas de asistencia, no estará permitida la salida de ningún vehículo hasta la finalización del evento, excepto por razones de fuerza mayor, así entendidas por los Comisarios Deportivos.

El Organizador realizará una planificación y designación de espacios para cada piloto/concurrente. Los participantes podrán acceder al circuito para instalarse en el Paddock y en el lugar asignado por el organizador de la prueba.

18.3. En cada uno de los circuitos se dispondrá de una zona de estacionamiento suficientemente amplia para cubrir las necesidades de los equipos participantes en cada prueba.

**18.4.** Toda persona relacionada de algún modo con cualquier piloto inscrito, deberá llevar en todo momento los correspondientes pases acreditativos y permanecer en los lugares autorizados en los mismos, respetando en todo momento las normas deportivas que rigen la prueba, bajo la responsabilidad del piloto con el cual esté relacionado.

**18.5.** Se prohíbe utilizar aparatos que produzcan llamas o chispas en Paddock, Parques, Pre-grillas de salida y Pista.

Se prohíbe el consumo de cigarrillos, y todo tipo de bebidas alcohólicas en las áreas de Paddock, Parques Cerrados, Pre-grillas de salida y Pista.

**18.6.** Está prohibido circular con motocicletas, scooters o cualquier medio motorizado en el pit-line, pre-grilla y pista.

**18.7.** Las agresiones de cualquier tipo, sean físicas, verbales o amenazas serán consideradas como muy graves y queda la sanción a discreción de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a recurrir a la asistencia de la autoridad pública competente.

**18.8.** Está terminantemente prohibido el porte de armas de fuego dentro de las instalaciones.

## **19.- DISCIPLINA GENERAL**

### **DESEGURIDAD**

#### **19.1. Seguridad general**

- a)** Equipamiento e indumentaria de seguridad para los pilotos.
- b)** Los pilotos deben llevar obligatoriamente los elementos de seguridad descritos en el Art. 3 del Reglamento Técnico de la CIK, durante todo el transcurso del evento, incluidos los entrenamientos privados previos al mismo.
- c)** El organizador deberá tener en la Pista todas las medidas de seguridad, desde las sesiones de clasificación hasta el final del Evento. (Clasificaciones, Mangas y Carreras).
- d)** Todo repostaje del tipo que sea está prohibido salvo cuando el kart en cuestión se encuentre parado en su carpa o Parque de Servicio.
- e)** Cada participante deberá disponer de un extintor, de al menos 3 kg., en la carpa de asistencia y/o lugar de trabajo en el Paddock. En las carpas que estén ubicados más de un participante, el número de extintores será igual al número de pilotos albergados en la misma.
- f)** La disponibilidad de este extintor es obligatoria para cada uno de los participantes, y su incumplimiento podrá conllevar sanciones a criterios de los Comisarios Deportivos.
- g)** Un piloto involucrado en un incidente, no debe abandonar el circuito sin el permiso de los Comisarios Deportivos.
- h)** Cualquier piloto que haya sufrido o se haya visto involucrado en un accidente o incidente, podrá ser obligado a pasar un reconocimiento médico que determine si su estado físico es



adecuado para continuar en la competición, parcial o totalmente, quedando a discreción del Director de Carrera, previo informe médico, si puede reincorporarse a la misma.

## **19.2. Circuito / Pista**

Solo los participantes inscritos para la prueba tendrán acceso a la Pista, siempre dentro del horario previsto para la prueba. Asimismo, solo los oficiales especificados en el Reglamento Particular de la prueba tendrán acceso a la Pista.

Los representantes de la prensa solo tendrán acceso a la Pista cuando hayan sido adecuadamente acreditados ante el Organizador y hayan sido autorizados a ello, mediante la acreditación correspondiente. Asimismo, deberán respetar cualquier instrucción de seguridad que reciban de los Oficiales de la prueba.

- a) Está prohibido circular en kart fuera de la Pista en la cual se desarrolla la prueba, salvo en caso de que haya una Pista de Entrenamiento.
- b) La circulación por la Zona de Entrada y Zona de Salida de Boxes, así como la vía de paso, tanto durante los Entrenamientos, Mangas y Carrera, se efectuará con las máximas precauciones de seguridad y a velocidad reducida.
- c) Está prohibido al mecánico ayudar al piloto después de cruzar la línea trazada al final de la Zona de salida de Boxes. Solo se podrá recibir ayuda en el área de reparación.
- d) Está estrictamente prohibido a los pilotos conducir sus karts en dirección opuesta a la de Carrera, excepto que sea estrictamente necesario para retirar el kart de una situación peligrosa.
- e) Cualquier reparación con herramientas está prohibida fuera del Área de reparación. Ningún piloto puede llevar consigo herramientas o repuestos a la pista, está totalmente prohibido realizar reparaciones con herramientas en la pista.

## **19.3. Detención de un kart en Pista**

- a) El piloto de cualquier vehículo incapaz de mantener la velocidad de carrera y que esté abandonando la Pista deberá avisar previamente de su intención de hacerlo, a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro y que se efectúe lo más cerca posible de una zona segura.
- b) Está prohibido empujar el kart por la Pista excepto si es para situarlo en una zona segura.
- c) Durante los Entrenamientos, Mangas y Carreras, un kart que se detenga fuera del Pit-Lane, debe ser sacado de la Pista, a una posición segura, tan rápido como sea posible y de manera que no constituya un peligro, sea un impedimento para los otros pilotos o para el desarrollo de la prueba.
- d) El piloto podrá reemprender la marcha, siempre y cuando lo pueda hacer por sus propios medios y sin ninguna ayuda exterior.
- e) Su reincorporación a pista la realizará de manera que no entorpezca a otros participantes.
- f) Si el piloto no pudiese apartar solo su kart o si su intento de reemprender la marcha es fallido y/o constituye un peligro para sí mismo o para los demás participantes, los



Comisarios de Pista deben prestarle asistencia para colocarlo en zona segura, no pudiendo el Piloto, en ningún caso, rehusar o entorpecer esta asistencia.

- g) Si el kart se reincorpora a la carrera como resultado de esta asistencia externa, debe hacerlo dentro del total respeto a los Reglamentos y sin obtener ninguna ventaja por ello.
- h) Todo piloto cuyo kart se haya detenido definitivamente deberá seguir las instrucciones que le indiquen los Comisarios, hasta el final de los Entrenamientos, Mangas o Carrera.
- i) Salvo durante la suspensión de la carrera, cualquier kart abandonado en el circuito por su piloto, incluso temporalmente, será considerado como que abandona la misma.

#### **19.4. Código de conducta en pista.**

Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Para disipar cualquier duda, las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran que forman parte de la pista pero no los arceos o banquetas.

Los pilotos están autorizados a utilizar el ancho máximo de la pista delimitado por estas dos líneas. Si las cuatro ruedas del kart están fuera de estas líneas, se considera que el kart se ha salido de los límites de la pista. La conducción fuera de los límites antes reseñados, podrá ser sancionada, a criterio de los Comisarios Deportivos.

Si un kart sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del punto 20.4 literal b, el piloto puede reincorporarse a la carrera. Sin embargo, solo puede realizarlo, cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna.

En este caso, si el piloto obtiene un beneficio o crea un problema de seguridad, podrá ser penalizado.

El adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda, siempre y cuando se realice dentro de los límites antes indicado.

- a) Durante la Carrera, un kart que se encuentra sobre la Pista puede utilizar todo el ancho de la misma; sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por otro kart que está a punto de rebasarlo con al menos una vuelta, el Piloto debe permitir adelantar al Piloto más rápido a la primera ocasión posible, si un piloto que ha sido alcanzado, parece no haber visto que otro piloto está intentando adelantarle, los Comisarios agitarán banderas azules para prevenirle que un piloto más rápido y que le lleva una vuelta de ventaja intenta adelantarle. Cualquier piloto que parezca ignorar deliberadamente las banderas azules, será puesto en conocimiento de los Comisarios Deportivos.
- b) Sin embargo, las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como, más de un cambio de dirección para defender una posición, la aglomeración voluntaria de karts dentro de los límites de la pista, o proceder a cualquier otro cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidas. Todo piloto considerado como culpable de una de estas infracciones antes mencionadas, será reportado a los Comisarios Deportivos de la prueba.

- c)** La repetición de faltas graves, o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo, una salida de Pista), será comunicada a los Comisarios Deportivos de la prueba y podrá entrañar la exclusión de la Carrera de todo piloto implicado.
- d)** Contactos / colisiones, entendidos como incidentes o colisiones evitables (durante todo el evento, incluidas las vueltas de formación y deceleración), podrán ser sancionados por los Comisarios Deportivos.
- e)** La bandera formada por triángulo negro y triángulo blanco, acompañada de un panel con un número, será una advertencia para el Piloto indicado de que los Comisarios Deportivos han recibido un informe sobre una conducta irregular en pista.

## **20) VERIFICACIONES**

**20.1.** Con carácter general y siempre que no contradiga la normativa aplicable en esta especialidad, será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Ecuador, además de la normativa recogida en el presente Reglamento Deportivo.

**20.2.** Ningún kart podrá tomar parte en una prueba hasta que no haya sido autorizado por los Comisarios Deportivos a la vista de los resultados de las verificaciones previas a la prueba (Técnicas y Administrativas).

**20.3.** Los concurrentes que no hayan respetado los límites de tiempo fijados para la realización de las verificaciones serán penalizados.

**20.4.** Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:

- a)** Hacer verificar las condiciones de conformidad de un kart o de un piloto antes, durante y después de los Entrenamientos y/o de la Carrera.
- b)** Exigir que un kart sea desmontado durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que están completamente respetadas las condiciones de admisión o de conformidad.
- c)** Solicitar a un concurrente que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.
- d)** No autorizar la salida a cualquier kart por razones de seguridad.

## **21.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS**

**21.1.** Durante las verificaciones deportivas preliminares, los concurrentes deberán tener disponibles todas las licencias (concurrente, piloto).

**21.2.** El organizador le proveerá de los documentos exigidos (Reglamento, horarios, publicidades, listas de inscritos, pasaporte técnico, Pases, y cuanta documentación estime oportuno y sea de interés para los equipos.

21.3. Salvo derogación expresa de los Comisarios Deportivos, ningún concurrente/piloto que no haya pasado la verificación administrativa, será autorizado a tomar parte en Entrenamientos ni Carrera.

## 22.- VERIFICACIONES TÉCNICAS

22.1. Salvo derogación expresa de los Comisarios Deportivos, ningún concurrente/piloto que no haya pasado la verificación técnica o la haya realizado después de la hora establecida, será autorizado a tomar parte en Entrenamientos ni Carrera.

### 22.2. Verificaciones Previas

Las verificaciones técnicas previas, serán efectuadas por los oficiales designados, siendo estos los responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado de verificación y son los únicos autorizados para dar instrucciones a los concurrentes.

En las verificaciones técnicas previas se presentará a verificación el material expresado en el boletín de inscripción y/o lista de inscritos oficial.

- a) Será obligatorio que los karts lleven colocados correctamente los números, así como la publicidad obligatoria, si la hubiera, antes de iniciar las verificaciones técnicas previas.
- b) El concurrente de cada kart recibirá -durante las verificaciones administrativas- un pasaporte técnico, que deberá completar en su totalidad y entregarlo en el control técnico. No será admitido un pasaporte técnico incompleto.
- c) El concurrente es el único responsable de que el material verificado cuente con todas las marcas y/o precintos establecidos para la prueba y durante toda la duración del evento. Se recomienda que, antes de abandonar el Parque de verificaciones, el concurrente revise exhaustivamente que este proceso ha sido cumplido y en su defecto proceda a informar a los Comisarios Técnicos.

**d) Marcaje –Precintaje:**

Durante las verificaciones técnicas previas, se podrán llevar a cabo por parte de los Comisarios Técnicos, precintajes o marcaje del o de los motores que presenten los concurrentes y la identificación de los chasis, o de cualquier otro elemento del kart, que deberán coincidir con los indicados por el concurrente para ser utilizados durante el Evento. Los números de los precintos

si los hubieran puesto, quedarán anotados en el Pasaporte Técnico, que será firmado por el concurrente. Dichos precintos, deberán permanecer intactos durante todo el Evento.

En caso de que por accidente o manipulación involuntaria se viera afectado alguno de los precintajes

(marcas), el concurrente, se dirigirá inmediatamente a un Comisario Técnico, que a la vista de la rotura, decidirá si su manipulación ha sido involuntaria o no, procediendo en el primer caso a la sustitución del mismo.

Aunque el Comisario Técnico sea avisado con antelación, en el caso de que sea evidente la manipulación fraudulenta del precinto o marca, el piloto y concurrente podrá llegar a ser, a juicio de los Comisarios Deportivos, excluido del Evento.

Los Comisarios Técnicos podrán controlar el estado de los precintos y/o marcas, antes y después de los entrenamientos clasificatorios, de todas las Mangas y carreras. A la vista

de un precinto roto o ausencia y/o manipulación de marcas, el Comisario Técnico, que será considerado en este caso, como un Juez de Hechos, pasará un informe a los Comisarios Deportivos, los cuales procederán de la siguiente forma:

- I. Si la anomalía es detectada antes de iniciarse los Entrenamientos clasificatorios, cualquiera de las Mangas o carreras, se penalizará con la no autorización a tomar la salida del equipo infractor en Entrenamientos, Manga correspondiente o carrera.
- II. Si la anomalía es detectada después de iniciarse los Entrenamientos clasificatorios se penalizará con la anulación de tiempos obtenidos. Si es detectada después de iniciarse una Manga o una Carrera, será excluido de la misma.
- III. Se recomienda a los concurrentes que procedan siempre a verificar si su precinto o marca está intacto, tanto antes como después de su salida a Pista, y pongan inmediatamente en conocimiento de un Comisario Técnico la irregularidad si es observada, ya que es de su única y exclusiva responsabilidad el estado de los precintos.
- IV. En el caso de llevar situados precintos, está totalmente prohibido añadir a éstos, cualquier otro material aparte del alambre o hilo y precintos oficiales (silicona, cinta adhesiva, etc.,).
- V. Los concurrentes y/o Pilotos no están autorizados a realizar ningún cambio de material después de que éste haya sido identificado en las Verificaciones Técnicas Previas, quedando totalmente prohibido el intercambio de chasis, motores, neumáticos, etc., entre pilotos. Es decir, el material utilizable para cada piloto queda limitado al verificado para sí mismo en las verificaciones técnicas previas.
- VI. Excepcionalmente un mismo motor o chasis podrá ser verificado para varios pilotos, condicionado a que sea verificado, marcado o precintado para cada uno de los pilotos que lo soliciten.

### 22.3. Verificaciones Finales

Inmediatamente después de cada sesión de clasificaciones, después de cada manga; y tras cada carrera, los **tres** primeros clasificados serán verificados en aquellos puntos que los Comisarios consideren oportuno. Los Comisarios Deportivos podrán ampliar en cualquier momento y a su criterio, la cantidad de vehículos a verificar.

Las verificaciones técnicas finales de entrenamientos y/o carrera, deberán realizarse en presencia del concurrente del kart a verificar o de su representante. En caso de ausencia del concurrente o su representante durante el acto de verificación debidamente notificado y anunciado, no podrá formularse protesta alguna referida al acto de verificación. Asimismo se podrá recurrir a un mecánico, designado por el concurrente o representante, para las tareas de desmontaje si los Comisarios lo consideran oportuno.

Los Comisarios Técnicos (por delegación de los Comisarios Deportivos) podrán retener una o más piezas de un kart, con el fin de controlarlas detenidamente. Estas piezas serán debidamente marcadas o precintadas en presencia del concurrente o representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas o número de los precintos.

En el caso de que el Reglamento del Certamen estableciera dos Entrenamientos, dos Mangas y/o dos Carreras en el mismo Evento y un concurrente fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la primera sesión de Entrenamientos, o de la

primera Manga o la primera Carrera, se precintará –si ha lugar- el sujeto de la verificación misma, reenviando la inspección material al término de la segunda sesión de Entrenamientos, o de la segunda Manga, o de la segunda Carrera. El concurrente acepta expresamente que la eventual exclusión de la clasificación de la primera sesión de Entrenamientos, o de la primera Manga, o de la primera Carrera conlleva también la exclusión de la segunda sesión de Entrenamientos, o de la segunda Manga, o de la segunda Carrera, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la exclusión hayan sido cambiadas después de la primera sesión de Entrenamientos o de la primera Carrera, en cuyo caso, deberá haberlo notificado antes de efectuar la sustitución a los Comisarios Técnicos.

**22.4.** Como norma general, las infracciones de carácter técnico cometidas en los Entrenamientos llevarán consigo la anulación de los tiempos conseguidos. Las infracciones técnicas cometidas en las Mangas o Carreras conllevan la exclusión de la Manga o Carrera correspondiente pudiendo llegar a la Exclusión del Evento, debiéndose tener en cuenta lo especificado anteriormente.

## **23.- ZONAS DE ACCESO Y PARQUES DE SERVICIO**

### **23.1. Entrada al Pit-Lane**

La sección de pista que conduce al Pit-Lane será denominada “entrada al Pit-Lane y se utilizará para abandonar la pista e ingresar al área de boxes y/o los parques de servicio.

Durante la competición, solamente estará autorizado el acceso a Boxes por la entrada al Pit-Lane.

### **23.2. Zona de aceleración o carril de salida**

El acceso a pista solo se podrá realizar a través de la zona de aceleración o carril de salida habilitados para ello.

La Zona de salida de Boxes, de la cual forma parte el carril de aceleración, estará limitada al final de la misma por una línea o por un sistema similar, a partir de la cual el piloto no puede recibir ninguna ayuda externa o de su mecánico.

### **23.3. Zona o Área de reparación**

Lugar indicado en cada circuito, situado entre el carril de entrada y salida de boxes, y reservado para efectuar reparaciones, donde los karts y pilotos pueden recibir ayuda exterior de sus mecánicos durante el desarrollo de Entrenamientos, Mangas, s y Carreras.

### **23.4. Parque de salida**

El Parque de Salida es el área con acceso restringido, donde el piloto y su mecánico de parque cerrado debidamente acreditados proceden, antes de las Clasificaciones, Mangas Clasificatorias, y Carreras, al montaje de ruedas y depósitos de combustible guardados en sus correspondientes Parques.

El Parque de salida será utilizado de acuerdo con el Procedimiento de Parque de Salida.

### **23.5. Zona de Pre-Grilla**

La Zona de Pre-Grilla es el área habilitada al efecto de la formación de grillas de salida, normalmente situada entre el Parque de Salida y la salida a pista.

Los Pilotos y sus mecánicos, una vez abandonado el Parque de Salida, están a las órdenes del Jefe de Grilla y deberán seguir sus instrucciones en todo momento.

### 23.6. Zona de Pesaje

La Zona o línea de pesaje, estará situada a partir del carril de deceleración y previa a la báscula de pesaje y el Parque de Llegada.

A la finalización de los Entrenamientos Oficiales, Mangas, s y Carreras, todos los pilotos deberán dirigirse a la zona de pesaje, siguiendo las instrucciones de los Comisarios de Pesaje.

Toda la zona de pesaje tiene la consideración de Parque Cerrado. Tan solo los Comisarios Técnicos y los pilotos con sus karts podrán acceder a ella, estando totalmente prohibida la presencia de mecánicos y/o concurrentes.

### 23.7. Parque de Llegada.

El Parque de Llegada es la zona habilitada a la que todos los pilotos se dirigirán al finalizar las Clasificaciones, Mangas, y Carrera.

El Parque de Llegada tendrá acceso restringido donde el piloto y uno solo de sus mecánicos proceden, después de las Clasificaciones, Mangas y Carreras, al desmontaje de ruedas y depósitos, para su entrega en sus correspondientes Parques.

Desde la finalización de los Entrenamientos, Mangas, s o Carreras, determinada desde el momento que se muestra la bandera a cuadros, cualquier punto desde la línea de llegada hasta el Parque de Llegada, éste inclusive, tiene la consideración de Parque Cerrado.

### 23.8. Parque Cerrado

Adicionalmente a lo establecido en el Art. 34, el Parque de Llegada tiene la consideración de Parque Cerrado en toda su área,

#### a) Introducción de elementos.

No está permitida la introducción en el Parque de Gasolina en ningún momento, de ningún producto o sustancia susceptible de ser mezclada con la gasolina. (Ej. Botes, sprays, etc.)

### 23.9. Norma de distribución de neumáticos. Parque de neumáticos.

#### a) General

Con el objetivo de controlar la calidad y disponibilidad de neumáticos para las pruebas, la organización establece un sistema de distribución de neumáticos de seco y agua, que garantice su correcto suministro.

Asimismo, la organización podrá convocar anualmente un concurso de ofertas para el suministro exclusivo de neumáticos para las categorías que esta determine.

El Suministrador exclusivo de neumáticos que resulte seleccionado, suministrará neumáticos con una sola especificación por tipo de neumático, slick y agua.

#### b) Infracciones.

Será de aplicación lo dispuesto en el Artículo 15.4 y Anexo I del presente Reglamento.

#### c) Almacenaje.

Los neumáticos destinados a la prueba serán almacenados el Parque de neumáticos por el suministrador antes del comienzo de los Entrenamientos Libres.

#### d) Distribución.

La distribución de los neumáticos deberá ser previamente coordinada por la organización y el proveedor de los mismos, estipulando en el reglamento particular del evento.

#### e) Distribución de neumáticos oficiales.

La distribución de los neumáticos oficiales será realizada por el organizador del evento en el horario determinado por el mismo. el precio de los neumáticos deberá ser publicado con anterioridad en el reglamento particular de la prueba. la distribución y la entrega se hará de forma aleatoria.

- f) **Máximo número de neumáticos.**  
El Reglamento Técnico de cada categoría establecerá el número máximo de neumáticos a utilizar para cada evento.  
Se establecerá un número máximo de neumáticos slick.  
Se establecerá un número máximo de neumáticos de agua.

- g) **Utilización de neumáticos**  
El régimen de utilización de neumáticos durante el evento se regirá por lo establecido en el Reglamento Técnico de cada categoría.  
Los neumáticos verificados serán utilizados para los Clasificaciones, Mangas Clasificatorias y Carreras, y por tanto solo serán entregados al Piloto a estos efectos. Por tanto no podrán ser utilizados para los Entrenamientos Libres o Warm Up.

Para los Entrenamientos Libres y Warm Up, los neumáticos son a libre elección del Piloto, excepto que el Reglamento Técnico específico de la categoría establezca otro sistema.

- h) **Procedimiento Parque de Neumáticos.**

- I. **Montaje de neumáticos**  
El montaje de los neumáticos oficiales en sus llantas solo se podrá realizar en el Parque de Neumáticos, durante el horario establecido.  
No se autoriza la introducción de ningún producto (jabones, spray, etc.) o herramienta que no sea la específica para el montaje de los neumáticos en sus llantas en el Parque de Neumáticos.

- II. **Entrega y marcaje de neumáticos oficiales.**  
En el horario establecido al efecto, el Piloto o Mecánico, debidamente acreditados con su pase numerado deberá asistir al lugar donde la organización del evento notifique para proceder al marcaje de los neumáticos.

Dicho marcaje se realizara por el oficial encargado y sin que el piloto o mecánico tenga acceso físico a ellos (solo de manera visual).

Una vez marcados con su respectivo dorsal y categoría, se podrá proceder a su almacenamiento en el parque, o montaje si lo consideran oportuno, y en la zona habilitada para ello dentro del parque.

- III. **Neumáticos Slick y depósito en Parque.**  
Todos los neumáticos Slick permanecerán depositados en el Parque de neumáticos durante toda la duración del evento.

- IV. **Neumáticos agua y depósito en Parque.**  
Los neumáticos de agua deberán permanecer en el Parque en caso de que las condiciones meteorológicas ameriten. La verificación y marcaje se la realizara en caso de ser necesario utilizar este tipo de neumáticos debido a las condiciones meteorológicas.

- V. **Retirada de neumáticos antes de la finalización del evento**



En el supuesto que el piloto decidiera abandonar el evento y pretenda retirar los neumáticos antes de la finalización de la prueba, será obligatorio presentar la autorización pertinente firmada por los Comisarios Deportivos.

## **24.- REUNION DE PILOTOS**

24.1. El Director de Competición y/o el Director de Carrera realizará(n) un la Reunión de Pilotos en el lugar y a la hora designados en el Reglamento Particular. Todos los concurrentes (o los representantes que ellos hayan nombrado) y los pilotos admitidos para participar en la Carrera deberán estar presentes durante toda la reunión, y firmar la hoja de asistencia.

24.2. Los concurrentes son responsables de la asistencia o no de sus pilotos a la reunión en el horario establecido. Los concurrentes o jefes de equipo deben asegurarse que los pilotos conozcan lo informado en la reunión.

## **25.- COMPOSICIÓN DEL EVENTO**

Para todas las pruebas puntuables para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenge de Ecuador y todas las pruebas de carácter estatal, la composición del Evento será el siguiente: Verificaciones Administrativas y Técnicas, Entrenamientos Libres, Clasificaciones, Mangas Clasificatorias, Mangas de, Carrera 1 y Carrera 2, y Entrega de Premios.

La F.E.D.A.K. podrá autorizar otra composición distinta previa petición motivada de un Organizador. Salvo autorización expresa de la F.E.D.A.K..., no está autorizada la combinación de categorías en una misma prueba.

## **26.- SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)**

26.1. En caso de declararse “Pista Mojada” (condición señalada por una pancarta por el Director de Carrera o Competición), la elección de neumáticos es libre (excepto en la Categoría CADET y MNI MAX). El Director de Carrera se reserva el derecho de mostrar la bandera negra a un piloto, si juzga, que lleva un juego de neumáticos erróneo y va muy lento y peligroso para los otros pilotos.

26.2. Cuando el Director de Carrera y/o Competición declaren “Pista Mojada” en la Categoría CADET y MNI MAX, todos los pilotos deben colocar –en el tiempo establecido por el Director de Carrera-neumáticos para lluvia en todas las ruedas antes de salir.

26.3. La utilización simultánea de slicks y de neumáticos para lluvia en un mismo kart está prohibida bajo cualquier circunstancia.

## **27.- ENTRENAMIENTOS Y WARM UP**

### **27.1. Definición**



- a. Entrenamiento oficial no cronometrado: Sesión no obligatoria, abierta a todos los vehículos y pilotos autorizados a tomar parte en el evento. En caso de realizarse, se hará antes del Clasificación.
- b. Warm Up: Sesión no obligatoria, que en caso de celebrarse será el mismo día de la(s) carrera (s), en el que sólo pueden tomar parte los pilotos calificados para la carrera. Éste entrenamiento está reservado, y siempre bajo autorización de la F.E.D.A.K..., a los Certámenes con rango mínimo de Campeonato de Ecuador.

Excepto en el caso de Reglamento específico, el horario de la prueba deberá prever Entrenamientos Oficiales no cronometrados para cada categoría.

### **27.2. Desarrollo y Composición**

Tendrán una duración mínima de 5 minutos para cada categoría. Cuando el número de inscritos sea mayor de 34, serán divididos en series o mangas, par e impar, con un máximo de 34 pilotos por serie o manga, cada una de las cuales realizará una sesión de Entrenamientos.

El uso de transponders o chips de cronometraje es obligatorio desde el principio de los Entrenamientos oficiales.

Las infracciones cometidas por un piloto o su concurrente durante los Entrenamientos oficiales no cronometrados, serán penalizadas por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

### **27.3. Interrupción de los Entrenamientos Oficiales no cronometrados y Warm-up**

Cuando fuera necesario interrumpir los Entrenamientos a causa de obstrucción de la Pista por un accidente o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista.

La decisión de parar la Carrera o los Entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera (o en su ausencia, por su adjunto) bajo la autoridad del Director de Competición.

Sólo en los casos de Entrenamientos oficiales no cronometrados y/o Warm-up, se podrá renunciar a prolongar dicho período después de una interrupción de este tipo.

## **28.- CLASIFICACIONES**

### **28.1. Definición**

Clasificación: Sesión obligatoria para todos los vehículos y pilotos, que deseen tomar parte en la carrera, y hayan sido autorizados a tomar parte en dicha sesión.

Los pilotos autorizados a participar en los Clasificaciones, tendrán derecho a una sesión mínima de 5 minutos; en cada serie podrá participar un máximo de 34 pilotos.

### **28.2. Composición y Desarrollo**

- a. Cada Serie estará compuesta de un máximo de 34 pilotos.
- b. Cada serie realizará una sesión de mínimo 5 minutos.
- c. Durante cada sesión, los pilotos tomarán la salida cuando lo consideren oportuno. Cualquier piloto que cruce la línea de salida de la Zona de Salida de Boxes se considerará como que ha tomado la misma.
- d. Todo Piloto que una vez tomada la salida se detenga por cualquier razón, se detiene en el Área de Reparación o Parque de Llegada, se considerará que ha finalizado su Clasificación y no le será permitido reincorporarse a los mismos.
- e. Los mecánicos o empujadores no están autorizados a ayudar a los pilotos una vez hayan cruzado la línea al final de salida de la Zona de Salida de Boxes.

### **28.3. Clasificación**

- a. Un kart no puede ser clasificado más que por el piloto inscrito en el mismo.
- b. La clasificación final será confeccionada de la manera siguiente:
  - I. Si se realiza 1 serie:
    - o La Clasificación se realizará con el mejor tiempo de cada piloto.
    - o En caso de empate, se considerará el 2º mejor tiempo de cada piloto, y así sucesivamente hasta romper el empate.
    - o Si un piloto no pudiera realizar una vuelta cronometrada será clasificado al final de su serie. Si varios pilotos estuvieran en esta situación, sus posiciones se decidirán por sorteo.

### **28.4. Interrupción de los Clasificaciones**

- a. La decisión de parar los Entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera
- b. El Director de Carrera puede interrumpir las Clasificaciones tantas veces y por tanto tiempo como él crea necesario para despejar la Pista o permitir la retirada de un vehículo.
- c. Cuando fuera necesario interrumpir las Clasificaciones a causa de obstrucción de la Pista por un accidente o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista.
- d. Cuando la señal de interrupción sea dada todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresarán lentamente hacia la línea de salida o Parque de Llegada, siguiendo totalmente las indicaciones de los comisarios de pista, y preparados para detenerse si así fuera solicitado por los oficiales de la prueba.

## **28.5. Reanudación de las Clasificaciones**

- a. Salvo imposibilidad manifiesta, estos entrenamientos serán reanudados al menos para cumplir los tiempos mínimos de Clasificaciones.
- b. En el caso que una o varias sesiones de Clasificaciones sean interrumpidas, no se admitirá ninguna reclamación relativa a los posibles efectos sobre la calificación de los pilotos admitidos a la salida.

## **29.- GRILLA DE SALIDA**

Al final de los Clasificaciones, será publicada la lista de pilotos clasificados y también las grillas de salida.

Solo a estos pilotos les será permitida la salida en las Mangas de clasificación y/o en las Carreras.

### **29.1. Formación de las Grillas de Salida**

- La Grilla de la se formará en función de los resultados de las Mangas Clasificatorias.
- La Grilla de la Carrera 1 se formará en función de los resultados de las Mangas Clasificatorias
- La Grilla de la Carrera 2 se formará en función de la Clasificación oficial provisional publicada por la Dirección de Carrera, inmediatamente después de finalizar la 1ª Carrera. Si desde la publicación de la citada Clasificación provisional hasta la hora establecida para la publicación de la grilla de la 2ª Carrera, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional que sirve de base para la confección de la grilla.

**29.2.** El piloto que tenga la Pole Position de cada grilla podrá elegir el lado de Pole Position (izquierdo o derecho de la Pista), siempre y cuando informe al Director de Carrera o Director de Competición tan pronto como llegue al Parque de Salida. Esta elección solo modificará la primera línea de grilla, excluyendo a los demás. De no darse este caso, el piloto Pole Position de cada grilla tomará la salida de la Carrera desde la posición especificada en el Reglamento Particular de la Prueba.

**29.3.** La grilla de salida definitiva será publicada el día de la carrera 15 minutos antes de la hora oficial de salida de la prueba.

Si se retiran uno o más vehículos antes de la publicación definitiva de la grilla de salida, sus espacios en la misma serán completados con los vehículos de reserva, si los hubiera, que serán admitidos a la salida en los últimos puestos de la grilla.

Después de la publicación de la grilla de salida, ningún vehículo de reserva será admitido a participar en la carrera.

Todo participante que se retire del evento sin notificar previamente su decisión de hacerlo al Director de Carrera, podrá ser sancionado.

En el caso de que uno o más vehículos no se presenten a la salida, una vez cerrado el parque de pre grilla, su puesto quedara desocupado al momento de dar la largada

### **30.- PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA**

#### **30.1. Clasificaciones**

Los pilotos y sus karts se dirigirán al Parque de Salida siguiendo el procedimiento siguiente: - 15 minutos antes de la salida, se abrirá el Parque de Salida para el montaje de neumáticos y gasolina.

##### Control de puerta:

Realizada la apertura del Parque de Salida, el comisario de Parque realizará el control siguiente, mediante la hoja de control de entrada:

- Solo el Piloto y su Mecánico de Parque Cerrado están autorizados a acceder al mismo.
- Piloto y mecánico deberán presentar la acreditación correspondiente, pases titulares con el número, y solo podrán acceder al Parque de Salida en la manga que les corresponda y en el horario previsto para la misma.
- Al Parque de Salida solo está autorizada la entrada del kart, el carro porta kart y la herramienta manual y recambios necesarios para la reparación del kart.

##### Procedimiento entrega de neumáticos.

- Piloto o mecánico, acreditados por su pase numerado, podrán solicitar sus neumáticos verificados para proceder a su montaje.

##### Procedimiento entrega de gasolina. (Sistema de Parque Cerrado de Gasolina).

- Piloto o mecánico, acreditados por su pase numerado, podrán solicitar su depósito de combustible para proceder a su montaje.

##### Normas de seguridad:

- Bajo ningún concepto se podrán arrancar los motores en el interior del Parque de Salida, ni realizar cualquier manipulación u operación que pueda provocar un peligro para los demás ocupantes del Parque. (Ej.: producir chispas, etc.).

#### **30.2. Carreras.**

- Los pilotos y sus karts se dirigirán al Parque de Salida siguiendo el procedimiento siguiente:
- 15 minutos antes de la salida, se abrirá el Parque de Salida para el montaje de neumáticos y gasolina.

##### Control de puerta:

Realizada la apertura del Parque de Salida, el comisario de Parque realizará el control siguiente, mediante la hoja de control de entrada:

- Solo el Piloto y su Mecánico de Parque Cerrado están autorizados a acceder al mismo.

- Piloto y mecánico deberán presentar la acreditación correspondiente, pases titulares con el número, y solo podrán acceder al Parque de Salida en la manga que les corresponda y en el horario previsto para la misma.
- Al Parque de Salida solo está autorizada la entrada del kart, el carro porta kart y la herramienta manual y recambios necesarios para la reparación del kart.

#### Procedimiento entrega de neumáticos

- Piloto o mecánico, acreditados por su pase numerado, podrán solicitar sus neumáticos verificados para proceder a su montaje.

#### Procedimiento entrega de gasolina. (Sistema de Parque Cerrado de Gasolina)

- Piloto o mecánico, acreditados por su pase numerado, podrán solicitar su depósito de combustible para proceder a su montaje.

#### Normas de seguridad.

Bajo ningún concepto se podrán arrancar los motores en el interior del Parque de Salida, ni realizar cualquier manipulación u operación que pueda provocar un peligro para los demás ocupantes del Parque. (Ej.: producir chispas, etc.)

- 15 minutos antes de la salida se comenzará a formar la Pre-Grilla y los pilotos estarán a disposición del Director de Carrera.

#### Arranque de motores preventivo.

A discreción del DC, se podrá realizar un arranque de motores preparatorio para la salida. Situados correctamente en la Pre-Grilla y con los karts debidamente sujetos en los carros, se podrá proceder

al arranque de motores durante un minuto. Este momento será determinado por el DC, adjunto o Jefe de Pre grilla.

- 5 min. Antes de la salida se cerrará el acceso a la Pre-Grilla.
- Cualquier kart que no haya tomado su posición en la grilla en el tiempo establecido, no estará autorizado a hacerlo, excepto y bajo circunstancias excepcionales que quedarán a la apreciación de los Comisarios Deportivos.
- Cualquier concurrente que por cualquier razón tenga motivos fundados de que su kart/s no estará/an listos para tomar la salida, deberá informar a la mayor brevedad al Oficial al cargo del Parque de Salida, que a su vez informará al Director de Carrera o Director de Competición tan pronto como le sea posible.

## **31.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA**

### **31.1. Disposiciones Generales**

#### **a. Pre-grillas**

Las grillas de salida se formarán en la zona de Pre-Grilla establecida a tal efecto en el circuito. En el caso de que la formación de la grilla de salida previa, se realizará en la zona de grilla en pista, esta será considerada como zona de Pre-Grilla con las mismas consideraciones y normas.

- Durante la formación de las Pre-grillas los pilotos se colocarán en la posición exacta que deberán ocupar en el momento de la salida. Este lugar deberá ser mantenido durante todo el procedimiento de salida.
- La grilla tendrá una formación de dos filas.
- Una vez los karts abandonan la zona de Pre-grillas y traspasan la línea que delimita el final de los boxes o carril de aceleración, no pueden recibir ningún tipo de ayuda exterior.
- Cualquier piloto que no se haya situado a las órdenes del Director de Carrera o Director de Competición y con su kart en orden de marcha, le será permitido salir del Parque de Salida solo cuando lo autorice el Director de Carrera, Director de Competición o el Oficial a cargo del Parque de Salida.
- Cualquier piloto con su kart, presente en la grilla de salida o Pre-grilla dentro de los tiempos establecidos, será considerado como salido a la prueba, independientemente del número de vueltas realizadas.

#### **b. Zona de Salida - Puesto de Dirección de Carrera.**

- En la salida, el Director de Carrera o el Starter estará situado en una plataforma situada al lado de la Pista y detrás de una barrera de protección permanente.
- La línea de meta determina el inicio y final de una vuelta completa al circuito y por consiguiente también al inicio y final de una Manga o Carrera.
- Una línea amarilla pintada 25 metros antes de la línea de meta delimitará la zona a partir de la cual se podrá dar la salida. Esta línea también podrá estar compuesta por 1 cono a cada lado de la Pista.
- Para las salidas lanzadas, en cada circuito existirá una línea roja en la zona previa a la zona de salida. Esta línea roja o línea imaginaria formada por conos al borde de la Pista, deberá ser indicada en el Reglamento Particular o en el Briefing. Durante la vuelta o vueltas de formación, los pilotos podrán recuperar su posición hasta esta línea roja. Una vez superada la línea roja, los pilotos no pueden recuperar la posición en la formación y tomarán la salida en la posición que ocupe en ese momento.
- Para las salidas lanzadas, en la zona de grilla existirán dos pasillos de 2 metros de ancho y aproximadamente 100 metros de largo cada uno, delimitados por líneas blancas, conformando dos carriles hasta la línea de salida, según el Anexo 10 del Reglamento de Circuitos.

Los pilotos deberán mantenerse dentro de los carriles durante todo el procedimiento hasta que la señal de salida haya sido dada.

A efectos de interpretación, las líneas blancas forman parte del carril.

- Para las salidas paradas existirán unos cajetines debidamente marcados con la posición de salida.

#### **c. Tipos de Salida**

- El tipo de salida deberá indicarse en el Reglamento Particular de la Prueba y adecuarse a los dos previstos: “Salida Lanzada” o “Salida Parada”. La grilla estará constituida por dos líneas de karts. Las salidas tipo Le-Mans están prohibidas, excepto autorización expresa de la F.E.D.A.K. previa petición expresa del organizador.
  - La señal de salida será dada por medio de un semáforo, considerándose como señal de salida el apagado de las luces rojas del mismo.
- En caso de fuerza mayor, la salida podrá ser dada mediante la Bandera nacional según lo dispuesto en el CDI.
- Tan pronto como la salida haya sido dada, serán de aplicación las condiciones de Carrera, estando prohibido dar asistencia, excepto para aparcar el kart en una zona segura.

### 31.2.- Secuencia del Procedimiento de Salida.

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

La vuelta de formación vendrá precedida de la siguiente señalización:

- 15 minutos antes de la salida. Se abrirá el Parque de Salida para la formación de la Pre-Parilla.
- Panel de 10 minutos. Aviso audible.
- Panel de 5 minutos. Aviso audible. Se cierra la entrada a la Pre-Grilla.
- Panel de 3 minutos. Aviso audible. Los karts deberán estar situados en su lugar de grilla, listos para tomar la salida y con los neumáticos definitivos instalados. Todas las personas deben abandonar la grilla, excepto los pilotos, mecánicos y oficiales de la prueba.
- Panel de 1 minuto. Aviso audible. Finaliza el plazo de realizar cualquier operación de ayuda mecánica exterior en los karts.
- Panel de 30 segundos. Aviso audible.
- Panel de Arranque Motores. Aviso audible. Los pilotos arrancan sus motores y quedan a la orden del DC. En el caso de que un piloto no pueda arrancar su motor, deberá indicarlo a los comisarios.
- Bandera verde. Los pilotos deben iniciar la vuelta de formación.
- Si el Director de Carrera declara “Pista Mojada”, en base al artículo 30, estará autorizado el cambio o montaje de neumáticos hasta la aparición del Panel de 3 minutos.

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

- Si comenzara a llover después de la señal de 3 minutos y antes de la vuelta de formación, a criterio del Director de Carrera se podrá dar la oportunidad de que los pilotos cambien neumáticos. Se mostraría el Panel de Salida Retrasada, y el procedimiento de salida comenzaría de nuevo desde la señal de 5 minutos, permitiendo que las ruedas sean sustituidas. Durante esta intervención, solo será posible cambiar neumáticos, ajustar bujes y ajustar presiones de neumáticos. Cualquier otra intervención está prohibida.
- En este caso, se podrá cambiar neumáticos hasta el panel de 1 min.

### 31.3. Vuelta de Formación

- Las vueltas de formación tienen por objeto conseguir que los diferentes elementos mecánicos adquieran la temperatura idónea de trabajo y de permitir dar la salida en el orden que se ha determinado en la Pre- grilla.  
En las categorías con embrague centrifugo, una vez arrancados los motores, los pilotos quedarán a las órdenes del Jefe de Grilla, quien será el que determine el momento de iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos estén en condiciones de hacerlo.
- En el momento en que el Director de Carrera o Starter agite la bandera verde, los vehículos deberán iniciar la vuelta de formación manteniendo el orden de la grilla de salida y siguiendo al piloto en "Pole Position".

### 31.4. Salida Lanzada. Secuencia del procedimiento.

- a. Una vez formadas las Pre-Grillas, los pilotos estarán a las órdenes del Director de Carrera y seguirán sus instrucciones.  
A las órdenes del Director de Carrera, los pilotos iniciarán la vuelta de formación, manteniendo su posición y sin adelantar al pole position.
- b. Una vez que hayan tomado la salida de la vuelta de formación y traspasado la línea de boxes, los pilotos no podrán recibir ayuda exterior.

En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos hayan salido de la zona de Pre-grilla, podrá recibir asistencia. Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando reciba la autorización del Director de Carrera y siempre antes de que las luces rojas hayan sido encendidas. En el Briefing, se detallará el punto del circuito que se tomará como referencia, para permitir esta incorporación.

Una vez encendido el semáforo rojo, todos los karts que se encuentren en el Área de Reparación o Pre-Grilla no podrán tomar la salida hasta que ésta haya sido dada de forma efectiva, independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.

- c. Durante la vuelta de formación los pilotos tienen la obligación de:
  - Circular en dos filas y en paralelo, a velocidad reducida.
  - No utilizar otro itinerario que el delimitado por la pista para la carrera.
  - Guardar la posición marcada en la Pre-Grilla.
  - No efectuar ensayos de salida
- d. Todo piloto que no pueda mantener su posición en el seno del pelotón durante la vuelta de formación, podrá intentar recuperar su posición asignada con la condición de que efectúe esa maniobra de una forma prudente y terminar de recuperarla antes de traspasar la línea roja (realmente pintada en la pista o delimitada por conos), y el resto de pilotos deberá facilitar esta operación cediendo el paso. En el caso de que no puedan recuperar su posición original al llegar a la línea roja tomarán la salida en el lugar que ocupen en dicho momento. Después de esa línea ninguna maniobra de adelantamiento será autorizada. En



el caso de una nueva vuelta de formación, podrá volver a intentar recuperar su posición una vez haya pasado por la línea de meta y antes de llegar de nuevo a la línea roja.

- e. Si un piloto se detiene por cualquier motivo durante la vuelta de formación, no podrá intentar arrancar de nuevo su kart antes de haber sido superado por la totalidad del pelotón. Solo entonces podrá recuperar su posición original, siempre que no afecte a la seguridad y hasta el lugar donde esté ubicada la línea roja.
- f. Para recuperar su posición no podrá usar ningún otro camino o vía que no sea la considerada como pista y delimitada por las líneas blancas.
- g. Sin embargo sí, en el caso eventual de una repetición de la vuelta de formación, intenta arrancar por delante de la formación con el objeto de ser superado por los primeros pilotos e intercalarse en el pelotón, le será mostrada la bandera negra y será excluido de esa Manga o Carrera.
- h. El Director de Carrera podrá detener la vuelta de formación si considera que un piloto se ha parado o retrasado por infracción de otro conductor, o indicará una vuelta suplementaria de formación para que este piloto pueda recuperar su posición.
- i. Al final de la vuelta de formación, los pilotos deberán mantenerse en su carril correspondiente, circulando a velocidad reducida y dentro de las líneas marcadas en la pista. Si el circuito está equipado con un sistema de control de velocidad, los pilotos deberán llegar a una velocidad mínima de 20 km/h. y máxima de 30 km/h, manteniéndola hasta que la señal de salida haya sido dada.
- j. Cuando los karts se acerquen, las luces rojas estarán encendidas.
- k. Ningún kart puede acelerar antes de que se hayan apagado las luces rojas.
  - Los karts deben mantener su posición y circular en dos filas dentro de las líneas marcadas en la pista, a una velocidad constante, hasta que la señal de salida haya sido dada.
  - Durante todo el procedimiento, todos los pilotos deben respetar una distancia de seguridad entre sí, no mayor a un kart de distancia, que evite los contactos. Todo piloto que toque, golpee o empuje al kart que le precede podrá ser sancionado.
  - Todo piloto que se salga de su carril podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos, con una penalización en tiempo como mínimo de 3 segundos a consecuencia de una salida parcial del pasillo (hasta dos ruedas fuera) y de 10 segundos por una salida integral del pasillo (más de dos ruedas fuera).
  - Todo piloto que supere la velocidad de aproximación hacia la línea de salida, podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos con una penalización en tiempo de 5 segundos.
- l. Si el Director de Carrera considera correcta la formación, dará la salida apagando las luces rojas.
- m. Si no considera correcta la formación, encenderá la luz ámbar o naranja, que significará que debe realizarse otra vuelta de formación y se inicia de nuevo el procedimiento de salida.

### **Salidas lanzadas.**

En los casos de salida anticipada del contra-Pole (adelantar al Pole antes de que la salida haya sido dada), podrá ser sancionado en función del Anexo I.

En el caso de que adicionalmente se produjera un exceso de velocidad en el control de salida, las sanciones serán acumulativas.

### **31.5. Salida Parada- Secuencia del procedimiento.**

- a. Una vez formadas las Pre-Grillas, los pilotos estarán a las órdenes del Director de Carrera y seguirán sus instrucciones.  
A las órdenes del Director de Carrera, los pilotos iniciarán la vuelta de formación manteniendo sus posiciones y sin adelantar al pole position.
- b. Una vez que hayan abandonado la Zona de Pre-grillas y traspasado la línea de final de boxes o carril de aceleración los pilotos no podrán recibir ayuda exterior.  
Los pilotos iniciarán la vuelta de formación y se dirigirán a la grilla de salida en la pista, utilizando el desarrollo normal de la pista.

En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos hayan salido de la zona de Pre-Grilla, dirigirá su kart al Parque de Servicio donde podrá recibir asistencia. Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando el pole position no haya llegado a la zona de línea roja. Una vez el pole position haya llegado a la línea roja, todos los karts que se encuentren en el Área de Reparación o Pre-Grilla no podrán tomar la salida hasta que ésta haya sido dada de forma efectiva independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.

- c. Al final de la vuelta de formación y a las órdenes de los Comisarios, los pilotos tomarán sus posiciones y detendrán sus karts en la Grilla de Salida. El Director de Carrera, su adjunto o el Director de Competición estarán en la línea de salida con una bandera roja.
- d. Las luces estarán apagadas hasta que el último kart haya tomado su posición en la Grilla.
- e. En el caso, de que un piloto se retrase en la vuelta de formación tendrá la posibilidad de recuperar su posición en la Grilla antes de que se enciendan las luces rojas.
- f. Todo piloto que haga caso omiso de las indicaciones del Comisario para colocarse en la posición correcta de salida y se encuentre parado, en posición avanzada, retrasada y/o no centrada con relación a las marcas de la grilla, podrá ser penalizado de acuerdo con lo indicado en el Anexo I de este Reglamento.

Si, a juicio de los Comisarios Deportivos, la ventaja obtenida por el participante ha podido alterar el resultado de la salida de la prueba, el piloto será sancionado de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.

- g. Cuando todos los karts estén parados en la Grilla en sus posiciones asignadas, un Comisario mostrará una bandera verde al final de la Grilla.
- h. El Director de Carrera, su adjunto o el Director de Competición y el Comisario abandonarán la Pista al mismo tiempo y los pilotos quedarán a las órdenes del Director de Carrera.
- i. El Director de Carrera o el Starter encenderá el semáforo rojo, o iniciará el encendido secuencial de las luces rojas (con una duración de 4 seg.).
- j. La Salida se considerará dada cuando se apaguen las luces rojas por el Director de Carrera.
- k. Si el Starter no está satisfecho con el procedimiento, encenderá la luz ámbar o naranjas, lo cual significa que una vuelta de formación más será realizada.
- l. Si un piloto no pudiera partir, se mantendrá en su kart y notificará su situación levantando los brazos, sin abandonar el kart, y quedará a las órdenes de los Comisarios de pista, para situar el kart en una posición segura.

En el caso de que se realizara una nueva vuelta de formación, el piloto será autorizado a salir de su kart e intentar arrancar por sus propios medios una vez que toda la grilla le haya pasado. No estará autorizado a retomar su posición original y deberá tomar la salida al final de la grilla. Ningún piloto estará autorizado a ocupar la posición vacante.

### **31.6.- Falsas salidas e incumplimientos al Procedimiento de Salida.**

- a. En el caso de repetidas falsas salidas o por incidentes en la Vuelta de Formación, el Director de Carrera o el Director de Competición, actuando como Juez de Hechos, podrá parar el procedimiento de salida mediante la bandera roja e informar a los Comisarios Deportivos, los cuales podrán penalizar al piloto que las haya provocado.  
Una nueva salida será dada inmediatamente, o en un tiempo prudencial que establezca el Director de Carrera, de acuerdo a las circunstancias.  
La grilla de salida será la misma que en el procedimiento inicial.  
Todos los pilotos presentes en el área de salida o en el área de reparación antes de que el procedimiento fuera detenido, serán autorizados a tomar la salida de la nueva vuelta de formación. Se aplicaría la secuencia del Procedimiento de Salida, estando autorizadas las reparaciones hasta el Panel de 1 minuto.
- b. Cualquier intento de adelantar o retrasar la salida será sancionado.  
Incurren en una salida anticipada los pilotos que, antes de la señal de salida, dejan de estar en la posición de salida asignada.

Las penalizaciones por las infracciones al procedimiento de salida están recogidas en el Anexo 1. Para verificar el cumplimiento de la normativa establecida en el Procedimiento de Salida, salidas anticipadas y control de la alineación, todos los oficiales que figuren en el

Reglamento Particular de la prueba, serán considerados además Jueces de Hechos, en conformidad con el Art. 149 y 176 del CDI.

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

## 32.-CARRERAS

### 32.1. Composición y Desarrollo

- a. En cada evento se realizarán dos Carreras, denominadas Carrera 1 y Carrera 2.
- b. La grilla de la Carrera 1 se establecerá de acuerdo a los puntos obtenidos en las Mangas Clasificatorias.
- c. La Grilla de la Carrera 2 se formará en función de la Clasificación oficial provisional publicada por la Dirección de Carrera, inmediatamente después de finalizar la 1ª Carrera. Si desde la publicación de la citada Clasificación provisional hasta la hora establecida para la publicación de la grilla de la 2ª Carrera, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional que sirve de base para la confección de la grilla, y en tal caso la publicación de la grilla, irá acompañada de la publicación de una **Clasificación Provisional Revisada**, que contenga las sanciones impuestas hasta ese momento.

### 32.2.- Neutralización de una manga o carrera.

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

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

- a. La orden de neutralización será considerada dada, cuando en los puestos de Dirección de Carrera y Puestos de Comisarios se muestren banderas amarillas agitadas y un panel "SLOW" (Panel amarillo con la palabra "SLOW" en negro, preferiblemente), que serán mantenidos hasta que finalice la neutralización. Las luces naranjas intermitentes estarán encendidas en la línea de meta.
- b. Cuando la señal de neutralización sea dada, todos los karts deberán alinearse detrás del kart que vaya primero, estando totalmente prohibido realizar adelantamientos. El adelantamiento solo podrá realizarse en el caso de un kart reduzca ostensiblemente su velocidad debido a un problema mecánico.
- c. Durante la neutralización, el piloto en cabeza dictará la velocidad a la que se debe circular, siempre muy moderada, y todos los demás karts deberán mantenerse detrás del mismo en una formación lo más compacta posible, Ningún piloto está autorizado a dejar una distancia mayor a dos karts entre sí mismo y el kart que le precede.

- d. Los karts podrán entrar en el Área de Reparación durante la neutralización, pero no podrán reincorporarse hasta que los oficiales del área lo autoricen. Una vez se reincorpore a la pista, el kart procederá a velocidad reducida hasta llegar al final de la línea de karts tras el líder.
- e. Cuando el Director de Carrera decide el final del periodo de neutralización, las luces naranjas intermitentes en la línea de meta serán apagadas. Esto indicará a los pilotos que la manga o carrera será reanudada en el próximo paso por meta. En la última vuelta de neutralización, los paneles “SLOW” serán mantenidos y las banderas amarillas se mostrarán estáticas.
- f. Durante la última vuelta de neutralización, el kart líder seguirá marcando la velocidad, siempre reducida.  
El Director de Carrera indicará la reanudación mostrando la bandera verde en la línea de meta. Los adelantamientos seguirán prohibidos hasta superar la línea de meta al final de la neutralización. Al acercarse a la línea de meta, donde la bandera verde será mostrada por el Director de Carrera, los pilotos solo podrán acelerar después de haber cruzado la línea amarilla anterior a la de meta y no podrán adelantar hasta no haber cruzado la línea de meta.  
Las banderas amarillas y los paneles “SLOW” en los puestos de comisarios serán retirados y reemplazados por banderas verdes agitadas. Estas banderas serán mostradas como máximo durante una vuelta.
- g. Todas las vueltas completadas durante la neutralización serán consideradas como vueltas de carrera.
- h. Si la manga o carrera finalizara durante la neutralización, los karts tomarán la bandera de llegada como es habitual, al término de las vueltas previstas para la manga o carrera. Los adelantamientos solo serán permitidos en el caso de que un kart reduzca su velocidad a causa de un problema mecánico.

### 32.3. Interrupción y reanudación de Mangas Clasificatorias, y Carreras.

#### a. Interrupción

- Cuando fuera necesario interrumpir las Mangas Clasificatorias, o Carreras a causa de obstrucción de la Pista por un accidente o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista.
- En este caso, todos los karts deben reducir inmediatamente su velocidad y volver a la zona de Pre-Grilla, área de reparación o al Parque de Llegada, o pararse en la pista en el lugar

- que haya sido designado en el briefing, siguiendo las instrucciones de los Comisarios. Considerando que:
- Está prohibido adelantar.
  - Algún punto de la pista puede estar parcial o totalmente obstruido.
  - La clasificación será la de la vuelta anterior a aquella en la que se ha dado la señal de parada.
  
  - El procedimiento a seguir varía en función del número de vueltas completadas por el piloto clasificado en primera posición antes de dar la señal de parada.

**b. Reanudación**

La reanudación o nueva salida se realizará mediante los siguientes criterios:

**Caso A**

Menos de 2 vueltas realizadas.

- La salida original será considerada nula y no realizada.
- Una nueva salida será realizada cuando lo indique la Dirección de Carrera, debiendo informar a los equipos con un mínimo de 10 min. de antelación, volviendo a tener vigencia el procedimiento de Parque de Salida.
- La distancia será la misma que la original.
- La grilla de salida será la misma que la original.
- Se admitirá a la nueva salida a todos los Pilotos presentes en el procedimiento de la salida original, con su kart original o con su kart de reserva (siempre y cuando el Reglamento de la categoría lo permita).
- Solo se permitirá trabajar en los karts en el Área de Reparación, y se permitirá la introducción de recambios (en el caso de chasis y motores, solo los verificados). - Las plazas no ocupadas de la grilla de salida, se mantendrán vacantes.

**Caso B**

Más de 2 vueltas han sido realizadas pero menos del 75% de la distancia prevista de la Manga, redondeando las vueltas a la unidad por exceso. - La Manga se considerará dividida en dos partes.

- La clasificación provisional será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- Una nueva salida será realizada cuando lo indique la Dirección de Carrera, debiendo informar a los equipos con un mínimo de 10 minutos de antelación, volviendo a tener vigencia el procedimiento de Parque de Salida.
- La distancia de la segunda parte será inferior en una vuelta a la distancia original menos la primera parte.
- La grilla de salida será determinada por la clasificación provisional de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- En Mangas de y Carreras solo los pilotos clasificados al final de la vuelta anterior a la que se paró la carrera, serán admitidos a la nueva salida. En las Mangas Clasificatorias serán admitidos todos los pilotos presentes en el procedimiento de salida original.

- No se autoriza la utilización del kart o motor de reserva.
- Se permitirá trabajar en los karts.
- La clasificación final de la Manga se realizará mediante la suma de los resultados de ambas partes.

### **Caso C**

75% o más de la distancia de la Manga ha sido realizada, redondeando las vueltas por exceso.

- La Manga o Carrera se considerará como finalizada.
- La clasificación será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja. - Se otorgarán la totalidad de los puntos.

### **32.4 Detención definitiva de una Carrera**

Si una Carrera se suspende, sin poder reiniciar la salida, no se atribuirá ningún punto en el Caso A (menos de 2 vueltas), se atribuirá la mitad de puntos en el caso B (más de 2 vueltas y menos del 75%) y la totalidad de puntos en el caso C (más del 75 %).

## **33) LLEGADA**

33.1. La señal de final de Carrera se dará en la línea de llegada en el momento en que el primer vehículo haya recorrido toda la distancia de la Carrera.

33.2. Si la señal de fin de Carrera es dada, por cualquier razón distinta a las previstas en el Reglamento Particular, antes de que el vehículo de cabeza haya efectuado el número de vueltas previsto, se considerará que la Carrera ha finalizado cuando el vehículo de cabeza ha pasado la línea por última vez antes de que la señal haya sido dada.

33.3. Si la señal de fin de Carrera por cualquier razón es retrasada, la Carrera se considerará finalizada cuando estaba previsto.

33.4. Después de haber recibido la señal de fin de Carrera, todos los karts continuarán para efectuar 1 vuelta de desaceleración; durante la misma se evitarán reducciones bruscas de velocidad así como cambios imprevistos de dirección, que puedan provocar accidentes, debiendo mantener los participantes, en todo momento, las mismas pautas de conducta observadas durante la competición. Todos los karts se dirigirán directamente al Parque Cerrado, sin pararse y sin ninguna ayuda, excepto la de los Comisarios si fuera necesario, usando el desarrollo normal de la pista y sin ningún retraso innecesario.

33.5. Todo kart clasificado que no pueda llegar al Parque Cerrado por sus propios medios, quedará bajo el exclusivo control de los Comisarios, que supervisarán el traslado del kart al Parque Cerrado.

33.6. Para que la llegada de un piloto sea considerada válida, éste debe cruzar la línea de llegada sentado al volante de su kart en condiciones normales de funcionamiento.

## **34) PARQUE CERRADO**

34.1. Únicamente los Comisarios Técnicos y los Comisarios autorizados tendrán acceso al Parque Cerrado.

34.2. Ninguna intervención podrá ser realizada sin la autorización expresa de los mismos.

34.3. Tan pronto como la bandera de llegada es mostrada (Final) las normas de Parque Cerrado entran en vigor desde el área comprendida entre la línea de meta y la entrada de Parque Cerrado.



**34.4.** El Parque Cerrado deberá ser suficientemente amplio y protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada tenga acceso al mismo.

**34.5.** Al finalizar los Entrenamientos cronometrados y después de cada Manga, los pilotos con su kart deberán dirigirse directa e inmediatamente al Parque Cerrado (excepto los kart designados por los Comisarios Deportivos para realizar el control de pesaje, que deberán dirigirse a la Zona de control del mismo y una vez realizado el mismo pasar a Parque Cerrado).

**34.6.** Los karts no podrán ser retirados del Parque Cerrado hasta que se haya realizado la verificación de los equipos por parte de los Comisarios Técnicos de la prueba y estos hayan autorizado su retiro.

**34.7.** El recorrido entre la línea de llegada y la entrada al Parque Cerrado tendrá consideración de Parque Cerrado.

**34.8.** El Parque Cerrado será suficientemente grande y protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada pueda tener acceso al mismo.

**34.9.** La duración del Parque Cerrado quedará determinada por los Comisarios Deportivos

### **35) CLASIFICACIÓN**

**35.1.** Para clasificarse en una Carrera deberán efectuar al menos el 50% de las vueltas realizadas por el vencedor (la mitad por exceso si el número de vueltas es impar), aunque no hayan traspasado la línea de llegada después de haberlo hecho el vencedor de la prueba en su última vuelta y, en consecuencia, no les haya sido mostrada la señal de fin de Carrera (bandera a cuadros)

**35.2.** El vehículo clasificado 1º será el que haya cubierto la distancia prevista en el tiempo más corto. Todos los vehículos serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan realizado y, para aquellos que hayan totalizado igual número de vueltas, se tendrá en cuenta el orden de llegada a la línea de meta.

En el supuesto que persistieran las dudas sobre el orden de llegada, se tendrá en cuenta, la mejor vuelta que los pilotos implicados hayan conseguido en la carrera en cuestión donde se hubiesen generado las dudas respecto al orden en la llegada (Manga clasificatoria; Carrera Final).

Si esto no fuera suficiente para deshacer el empate, se tomaría en consideración la segunda mejor vuelta y así sucesivamente hasta establecer el orden de llegada.

**35.3.** La clasificación oficial provisional firmada por el Director de Carrera será publicada después de la Carrera. Será la única clasificación válida bajo reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en virtud del Código Deportivo Internacional o Reglamento Deportivo.

**35.4.** Transcurrido el período de presentación de reclamaciones sin haberse presentado ninguna la clasificación pasará a ser definitiva, será firmada por los Comisarios Deportivos y se procederá a la apertura del Parque Cerrado. Si el Certamen prevé 2 pruebas por Evento, la clasificación de la 1ª no será definitiva hasta –al menos- declararse definitiva la de la 2ª



35.5. Si, por el contrario, transcurrido ese período de tiempo no pudiera firmarse la clasificación oficial, los Comisarios Deportivos emitirán una decisión que recoja, respecto a los vehículos que pudieran estar afectados, los motivos por los cuales está pendiente la precitada clasificación definitiva. Para el resto de los participantes se considerarán definitivos los elementos que han servido para establecer la clasificación.

35.6. En caso de haberse presentado una intención de Apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidoping, etc., la parte de la clasificación afectada mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso los Comisarios Deportivos firmarán la clasificación oficial, haciendo mención en la misma de qué parte está afectada y cuál es el motivo de la provisionalidad.

### **36) DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS**

#### **36.1. Distribución de puntos en Carrera**

- Serán de aplicación los Reglamentos específicos de cada Certamen.
- A los pilotos no clasificados o excluidos se les adjudicará 0 puntos.

#### **36.2. Clasificación final del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge.**

- Serán de aplicación los Reglamentos específicos de cada Certamen.

### **37) ENTREGA DE PREMIOS**

Los 3 primeros clasificados en cada Carrera deberán participar en la ceremonia de entrega de premios en el pódium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo.

La ceremonia de pódium se realizará en base a lo establecido en el reglamento particular.

### **38) RECLAMACIONES Y APELACIONES**

38.1. Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Capítulo XII del Código Deportivo Internacional, acompañada de una caución de **200.- Dólares**.

Las reclamaciones deberán presentarse por escrito al Director de Carrera o su adjunto (o en su defecto a los Comisarios Deportivos) en el plazo máximo de 10 minutos siguientes a la publicación de los resultados de los Clasificaciones y Mangas clasificatorias y durante los 30 minutos que sigue a la publicación de la clasificación de las Carreras.

38.2. Conforme a lo indicado en el Capítulo XIII del Código Deportivo Internacional, todo concurrente tiene derecho a apelar contra las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de las pruebas en la forma y plazos establecidos en el citado Capítulo, acompañado de una caución de **500.-Dólares**.

### **39) CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS Y CHALLENGES DE ECUADOR.**

- a. El título de piloto ganador de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de Ecuador será concedido al que haya conseguido el mayor número de puntos, teniendo en cuenta el número de resultados a retener establecidos en el Certamen correspondiente.
- b. A efectos de clasificación general final, será obligatorio retener los resultados de las pruebas en las cuales un concurrente y/o piloto hayan sido excluidos por cualquier motivo de índole técnica o deportiva, una vez agotadas todas las vías de apelaciones y recursos.

Asimismo, se tendrán en cuenta como resultados a retener los derivados de la no participación de un concurrente y/o piloto en alguna de las pruebas del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, fruto del cumplimiento de sanciones.

- c. En casos de empate entre pilotos, la regla de desempate será la siguiente:
  - Según la calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en las clasificaciones de las pruebas puntuables y que hayan servido para constituir su total de puntos retenidos.
  - Si persiste el empate, según la calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en las clasificaciones de todas las Carreras puntuables para el Certamen, en las cuales haya tomado parte cada uno de los aspirantes empatados.
  - Si persiste el empate, calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en todas las Mangas Clasificadoras realizadas en las pruebas puntuables para el Certamen.
  - Si persiste el empate, calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en los Clasificaciones en las pruebas puntuables para el Certamen.

**ANEXO I**  
**RESUMEN DE PENALIZACIONES**

<b>Art.</b>	<b>Motivo</b>	<b>Vez</b>	<b>Sanción</b>
3	Licencias: Carencia o uso fraudulento	Todas	NO PARTICIPA
4.3	Responsabilidad del concurrente del cumplimiento de reglamentos por parte personas relacionadas	Todas	\$50.00
12	Incumplimiento de la normativa de los números de carrera y nombre del piloto	Todas	Tiene que pasar la Verificación Preliminar
14.5	No estar localizable el concurrente o su representante durante toda la duración del evento	Todas	\$50.00
14.7	No respetar las banderas de señalización	Todas	1ra. vez 3 segundos 2da. Vez 5 segundos 3ra. Vez Exclusión de la manga o carrera
14.7	No atender la bandera negra / naranja	Todas	Exclusión de la manga o carrera.
14.7	Salir a la pista antes de la autorización de los comisarios técnicos	Todas	\$50.00
14.8	No respetar las banderas amarillas (Clasificaciones)	Todas	PARTE ULTIMO
14.8	No respetar las banderas amarillas (Carrera)	Todas	1ra. vez 3 segundos 2da. Vez 5 segundos

			3ra. Vez 10 segundos En un mismo evento
15.2	Causar un incidente. Conducción antideportiva	Todas	Clasificación: anulación de los tiempos Carrera: 10 segundos
17.1	Instalar y/o utilizar sistemas de telemetría u otros	Todas	Clasificación: anulación de los tiempos En Carrera: Exclusión.
17.2	No conservar los aparatos oficiales de cronometraje	Todas	Perdida del Chip Alquilado. Pago 400
17.6	No tener instalados los elementos de	Todas	\$50,00
18.1	Incumplimiento normativa de utilización e instalación de elementos en el Paddock	Todas	\$50,00
18.4	Incorrecta utilización de los pases	(Evento)	\$50,00

18.5	Utilizar aparatos que produzcan llamas o chispas en áreas prohibidas	Todas	\$50,00
18.6	Circular con motocicletas, scooters, etc.	Todas	\$50,00
18.7	Agresión Física o Verbal a los participantes o autoridades	Todas	Verbal : Suspensión 3 fechas Física: Suspensión 1 año
19.1.1	Piloto que no lleve los elementos de seguridad durante todo el evento	Todas	No autorizado a salir o exclusión.
19.1.3	Repostar en un lugar distinto al autorizado	Clasificación Carrera	Anulación de Tiempos Exclusión
19.1.4	Los Equipos Deben disponer del extintor de 3 Kg.	Todas	\$50,00
19.1.5	Abandonar el Circuito sin autorización	Todas	\$100.00
19.1.6	No pasar el reconocimiento médico o reincorporarse sin autorización luego de un accidente	Manga y/o carrera	No autorizado a tomar la salida o anulación de tiempos Exclusión
19.3	No respetar las indicaciones de los Oficiales	Todas	Clasificación: anulación de los tiempos Carrera: Exclusión
19.2.1	Circular fuera de la pista, en las condiciones en las condiciones establecidas en este articulo	Todas	Clasificación: Anulación de los tiempos Carrera: Exclusión
19.2.2	No circular con las debidas precauciones	Todas	5 segundos
19.2.3	Recibir ayuda del mecánico	Todas	Clasificación y Carrera: Exclusión
19.2.4	Conducir en dirección contraria a la carrera	Todas	Practicas oficiales: No sale a clasificar Clasificación: Parte ultimo Carrera: Exclusión
19.2.5	Llevar herramientas o repuestos, así como	Todas	Clasificación: Anulación de los tiempos

	reparar en pista o en lugares no autorizados		Carrera: Exclusión
19.3.1	No avisar de su intención de abandonar la pista o abandonarla entrañando peligro	Todas	Clasificación y Carrera: 3 segundos
19.3.2	Empujar el Kart por la pista salvo lo permitido.	Todas	Clasificación y Carrera 5 segundos
19.3.4	Reemprender la marcha con ayuda exterior	Todas	Clasificación: Anulación de los tiempos Carrera: Exclusión de la manga
19.3.4.1	Reincorporarse a la pista entorpeciendo a los otros pilotos	Todas	10 segundos
19.3.4.2	No sacar el kart de pista y/o entorpecimiento a los comisarios al hacerlo	Todas	Clasificación: anulación de los tiempos Carrera: Exclusión de la manga

19.3.4.3	Reincorporarse el kart a pista tras haber recibido asistencia externa en carrera y obtener ventaja por ello	Todas	Exclusión de la manga o carrera.
19.3.5	No seguir las instrucciones de los oficiales	Todas	5 segundos
19.4	Conducir fuera de los límites de la pista.	Todas	Clasificación: anulación de los tiempos Carrera: Exclusión
19.4.1	No ceder el paso ni hacer caso bandera azul	Todas	10 segundos
19.4.1.1	Repetición de maniobras prohibidas	Todas	10 segundos
19.4.2	Repetición de faltas graves, o falta de dominio del vehículo	Todas	Exclusión de la manga o carrera.
19.4.3	Provocar contactos, colisiones a propósito	Todas	Exclusión de la manga o carrera.
20.3	Pasar las verificaciones fuera del horario previsto (con autorización de los Comisarios Deportivos)	Todas	\$ 30.00
21.3	No pasar las verificaciones administrativas	Todas	No autorizado a tomar la salida
22.1	No pasar las verificaciones técnicas previas	Todas	No autorizado a tomar la salida o exclusión
22.2.1	No llevar colocados los números, así como la publicidad obligatoria	Todas	No autorizado a tomar la salida o exclusión
22.2.2	No completar el llenado, en su totalidad, de la Hoja de Inscripción	Todas	No autorizado a continuar hasta su cumplimiento
22.2.4	Infracciones al procedimiento de marcaje y/o precintaje	Todas	Clasificación: anulación de los tiempos Carrera: Exclusión
22.2.5	Cambio de partes precintadas en la verificación preliminar sin autorización	Todas	Exclusión de la manga o carrera.
22.4	Infracciones de carácter técnico	Todas	Clasificación: anulación de los tiempos Carrera: Exclusión de la manga
23.1.2	Acceder a Boxes por un lugar distinto al establecido en este reglamento	Todas	5 segundos

23.2	Recibir ayuda externa a partir de la línea amarilla	Todas	Clasificación: anulación de los tiempos Carrera: Exclusión de la manga
23.6	Infracción al procedimiento de pesaje	Todas	Clasificación: anulación de los tiempos Carrera: Exclusión de la manga
23.9	Normas de parque de gasolina	Todas	Ver Art. 15.4 del reglamento
23.10	Normas de parque de neumáticos.	Todas	Ver Art. 15.4 del reglamento
23.10.8	Montaje de neumáticos distintos de los oficiales	Todas	No autorizado a salir. Exclusión
24.1	No asistir a Reunión de Pilotos sin autorización	Todas	5 segundos

26.3	Utilizar neumáticos slicks y lluvia simultáneamente	Todas	Clasificación: no autorizado a tomar salida o anulación de tiempos Carrera: Exclusión de la manga
31	Infracciones al procedimiento de salida	Todas	Todas las sanciones al procedimiento de salida podrán ser aumentadas en múltiplos de 5 seg., pudiendo llegar a la exclusión, en función de la gravedad de los hechos
31.2	No respetar los tiempos de formación de Pre Grilla	Todas	Larga desde el último lugar de la grilla
31.4.2	Recibir ayuda exterior una vez tomada la salida en la vuelta de formación	Todas	Larga desde el último lugar de la grilla
31.4.4	Adelantar antes de la línea de partida	Todas	5 segundos
31.4.5	Recuperar la posición dejándose adelantar por el pelotón	Todas	Exclusión de la manga o clasificación
31.4.6	No utilizar el desarrollo de la pista para recuperar la posición	Todas	Exclusión de la manga
31.4.11	Salida parcial del pasillo (carril correspondiente)	Todas	3 segundos
31.4.11.1	Salida integral del pasillo(carril correspondiente)	Todas	10 segundos
31.4.11.2	Superar la velocidad de aproximación hacia la línea de salida	Todas	5 segundos
31.4.12	Cambiar de línea antes de la salida.	Todas	5 segundos
31.4.13	Adelantar posiciones en la salida.	Todas	5 segundos
31.4.13.1	Adelantamiento del contra-pole antes de darse la salida	Todas	5 segundos
31.5.2	Recibir ayuda exterior	Todas	Exclusión de la manga o clasificación

31.5.6	No colocarse sobre las marcas de la grilla correctamente	Todas	5 segundos
31.5.12	Provocar una falsa salida	Todas	Salir en última posición
31.5.12.1	Provocar involuntariamente una salida retrasada (vuelta de formación adicional) y no tomar la salida de carrera desde el final de la grilla	Todas	10 segundos
32.2.2	Adelantar en procedimiento Bandera Amarilla	Todas	10 segundos
32.3.1.2	Adelantar en bandera roja	Todas	Clasificación: anulación de los tiempos Carrera: Exclusión de la manga
32.3.2	Trabajar fuera del Área de reparación	Todas	Exclusión

32.3.2	Utilizar un kart o motor de reserva sin autorización de los Comisarios Deportivos	Todas	Exclusión
32.2.6	Recibir ayuda en el lugar prohibido por este artículo	Todas	Exclusión
33.4	Infracciones a lo dispuesto durante la vuelta de desaceleración	Todas	5 segundos
34	No facilitar la verificación	Todas	Exclusión
34.5	No llevar el Kart en el momento y lugares establecidos en este artículo	Todas	Clasificación: anulación de los tiempos Carrera: Exclusión de la manga
34.6	Retirar el Kart antes de la apertura del Parque Cerrado	Todas	Clasificación: anulación de los tiempos Carrera: Exclusión de la manga

## DISPOSICIONES FINALES

**1.- Todo lo que no este escrito en el presente reglamento, se utilizará lo dispuesto por el CDI De la FIA.**

**2.- Toda Modificación Deportiva o técnica que no conste expresamente en el presente reglamento, sus anexos y/o reglamentos particulares de los torneos Nacionales, Provinciales, Copas especiales, Invitacionales, e Internacionales que se realicen en el Ecuador están prohibidas.**

**3.- Ninguna modificación o aporte a los reglamentos puede ser contradictoria al presente reglamento ni al CDI de la FIA.**

**4.- En los 8 días posteriores a la realización de toda competencia, el organizador remitirá a la FEDAK un informe detallado de la misma en el cual se deberá incluir:**

- a. Informe de la Dirección de carrea y Comisarios deportivos.**
- b. Nómina De Participantes**
- c. Resultados Oficiales y puntajes acumulados de todas las categorías.**
- d. Informes de la verificación técnica.**
- e. Novedades adicionales si las hubiere**

**5.- En el caso de la reincidencia en faltas TECNICAS cometidas en las verificaciones técnicas de los MOTORES que se realicen, antes, durante o post carrera, se procederá de la siguiente manera:**

**a) Pilotos Mayores de Edad**

- **Primera vez: Lo establecido en el cuadro de penalidades.**
- **Segunda vez en un mismo año: EXCLUSION DEL CAMPEONATO en el que se haya cometido la falta.**
- **Tercera vez en un mismo año: EXCLUSION DEL CAMPEONATO en el que se haya cometido la falta y la PERDIDA de todos los puntos y premios obtenidos durante el año incluido los clasificatorios a torneos internacionales.**

**b. Pilotos menores de Edad.**

- **Primera Vez: Lo establecido en el cuadro de Penalidades.**
- **Segunda vez en un mismo año: Lo establecido en el cuadro de penalidades + Multa Económica de \$1000,00 (Un mil dólares Americanos) para el preparador del Motor. Cuando la penalización se refiera a un asunto técnico.**
- **Tercera vez en un mismo año: Lo establecido en el cuadro de penalidades + la Imposibilidad del preparador de prestar sus servicios a ningún piloto participante en todas las categorías donde participan únicamente menores de edad durante 6 meses. Cuando la penalización se refiera a un asunto técnico.**

**6.- En el caso de agresiones verbales o físicas por parte de un mayor de edad miembro de un equipo de karting, hacia un Piloto menor de edad, el agresor será sancionado con una suspensión de 1 año la cual le inhabilita a pertenecer a ningún equipo de Karting a nivel nacional.**

**7.- En el caso de una agresión verbal o física por parte de un piloto menor de edad a otro deportista, miembro de un equipo y /o una autoridad de una**



**competencia, el agresor será sancionado con la exclusión de la competencia y la pérdida de todos los puntos obtenidos en el torneo o torneos que estén en disputa dentro de una misma competencia.**

**8.- Para optar por un título en el campeonato Nacional de Karting es obligatorio participar en el 75% del número de competencias validas como mínimo y es obligatorio participar en la fecha FINAL la cual no permite ausencia.**

**9.- Para optar por un título en los torneos provinciales se deberá participar obligatoriamente en el 66% del número de competencias válidas.**

**10.- No existirán mangas de descarte, es decir todas las validas suman al puntaje final.**

