



# FEDERACIÓN COLOMBIANA DE KARTS

## REGLAMENTO DEPORTIVO NACIONAL

# 2018

-  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.
-  Este reglamento y todos sus posteriores anexos, regirán en las **COMPETENCIAS** de **KARTS** que se desarrollen en el territorio nacional y aquellos eventos internacionales.



## CONTENIDO

<b>INTRODUCCIÓN</b>	GLOSARIO DE TERMINOS Y DEFINICIONES UTILIZADOS EN EL PRESENTE REGLAMENTO DEPORTIVO NACIONAL.
<b>CAPITULO 1</b>	GENERALIDADES.
<b>CAPITULO 2</b>	CARNÉ
2.1	REQUISITOS IMPRESCINDIBLES PARA TRAMITAR EL CARNÉ.
2.2	CARNÉ DE ACUERDO A LAS CATEGORÍAS
2.3	CARNÉ INTERNACIONALES.
2.4	CARNÉ PARA PILOTOS DE INICIACION.
<b>CAPITULO 3</b>	CREDENCIALES.
3.1	PREPARADORES, AUXILIARES, MECÁNICOS.
<b>CAPITULO 4</b>	OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.
4.1	DELEGADOS O REPRESENTANTES.
4.2	MEDIOS DE COMUNICACIÓN.
<b>CAPITULO 5</b>	ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS.
5.1	GENERALIDADES.
5.2	ORGANIZACIÓN.
5.3	PERMISOS.
5.4	ORGANIZADORES.
5.5	REGLAMENTO PARTICULAR.
5.6	CALENDARIO Y NÚMERO DE PRUEBAS.
5.7	INSCRIPCIONES Y PARTICIPANTES.
<b>CAPITULO 6</b>	RECORRIDOS Y CIRCUITOS.
6.1	KILÓMETROS POR CARRERA.
6.2	CIRCUITOS CIUDADANOS.
<b>CAPITULO 7</b>	PUBLICIDAD.
<b>CAPITULO 8</b>	HOMOLOGACIONES.
8.1	REQUISITOS Y OBLIGACIONES PARA CON LA HOMOLOGACIÓN.
8.2	HOMOLOGACIONES MATERIALES, PISTAS Y ESCUELAS.
8.3	HOMOLOGACIÓN DE UNIFORMES.
8.4	HOMOLOGACIÓN DE CASCOS.



- 8.5 LLANTAS HOMOLOGADAS EXTENSIVA FCK.
- 8.6 HOMOLOGACIÓN DE PISTAS.
- 8.7 HOMOLOGACIONES E INSPECCIONES OBLIGATORIAS FCK.
- 8.8 HOMOLOGACIÓN DE ESCUELAS DE CAPACITACIÓN A NIVEL COMPETITIVO Y RECREATIVO.
- CAPITULO 9** BANDERAS DE SEÑALIZACIÓN
- CAPITULO 10** OFICIALES.
  - 10.1 COMISARIOS DEPORTIVOS.
  - 10.2 DIRECTOR DE COMPETENCIA.
  - 10.3 DIRECTOR ADJUNTO.
  - 10.4 COMISARIOS TÉCNICOS.
  - 10.5 COMISARIOS DE PESAJE Y ABASTECIMIENTO.
  - 10.6 COMISARIOS DE PISTA.
  - 10.7 CRONOMETRADORES CRONOMETRISTAS Y CUENTA VUELTAS.
  - 10.8 INFORMES OFICIALES DE COMPETENCIA.
- CAPITULO 11** VERIFICACIONES.
  - 11.1 VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS.
  - 11.2 VERIFICACIONES TÉCNICAS.
- CAPITULO 12** NORMAS GENERALES DE COMPETENCIA.
  - 12.1 SEGURIDAD GENERAL.
  - 12.2 CIRCUITO/PISTA.
  - 12.3 PARQUE DE NEUMÁTICOS.
  - 12.4 DETENCIÓN DE UN KART EN PISTA.
  - 12.5 PADDOCK.
  - 12.6 PREGRILLA/BOXES.
- CAPITULO 13** OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS.
- CAPITULO 14** REUNIÓN DE PILOTOS.
- CAPITULO 15** NÚMEROS DE COMPETENCIA Y NOMBRE DE PILOTOS.
- CAPITULO 16** ENTRENAMIENTOS OFICIALES O WARM UP.
- CAPITULO 17** SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA).
- CAPITULO 18** CRONOMETRAJE.
  - 18.1 TIEMPOS DE CLASIFICACIÓN.



<b>CAPITULO 19</b>	SALIDAS Y SERIES.
<b>19.1</b>	TIPOS DE SALIDAS.
<b>19.2</b>	PREGRILLA.
<b>19.3</b>	SALIDA A PISTA.
<b>CAPITULO 20</b>	PROCEDIMIENTO DE LARGADA.
<b>20.1</b>	SALIDA LANZADA.
<b>20.2</b>	SALIDA PARADA.
<b>20.3</b>	FALSAS SALIDAS E INCUMPLIMIENTOS AL PROCEDIMIENTO DE LARGADA.
<b>CAPITULO 21</b>	PARADA DE UNA CARRERA.
<b>CAPITULO 22</b>	NEUTRALIZACION DE UNA CARRERA.
<b>CAPITULO 23</b>	PARQUE CERRADO.
<b>CAPITULO 24</b>	TANQUEO.
<b>CAPITULO 25</b>	PUNTUACIÓN.
<b>CAPITULO 26</b>	DISCIPLINA GENERAL EN Paddock.
<b>CAPITULO 27</b>	CÓDIGO DE CONDUCTA EN PISTA.



## GLOSARIO DE TERMINOS Y DEFINICIONES UTILIZADOS EN EL PRESENTE RDN (Reglamento Deportivo Nacional)

Las nomenclaturas, definiciones y abreviaciones indicadas a continuación, serán adoptadas en el Reglamento Deportivo Nacional (RDN) y sus anexos, en todos los Reglamentos Particulares y serán de uso general.

ACC	Automóvil Club de Colombia (delegatario del poder CIK FIA)
FIA	Federación Internacional de Automovilismo
CIK	Comisión Internacional de Karting
FCK	Federación Colombiana de Karts
<b>CEFCK</b>	Comité Ejecutivo de la Federación Colombiana de Karts
CDI	Código Deportivo Internacional
WKA	Asociación Mundial de karting-USA Tag
USA TAG	Touch and Go USA
CD	Comisario Deportivo
CT	Comisario Técnico
DC	Director de Carrera.
ST	Juez de salida-Dirección de Competición.
CJ	Comisión de juzgamiento.
CT	Comisión Técnica
ADN	Autoridad Deportiva Nacional
SMLMV	Salario Mínimo Legal Mensual Vigente

LOS REGLAMENTOS DE LAS CATEGORIAS APROBADOS RIGEN EN PRIMERA INSTANCIA SOBRE EL PRESENTE RDN - LUEGO EL REGLAMENTO INTERNACIONAL DE LA CATEGORIA.

### 1. **Adquisición de datos:**

Todo sistema, con o sin memoria, instalado en un kart, que permita al piloto durante la carrera o después, leer, indicar, adquirir, registrar, informar, transmitir información.

### 2. **Autoridades Disciplinarias Competentes:**

Están constituidas por: Los Comisarios Deportivos de un evento, y fuera de él; la Comisión Disciplinaria del Club Deportivo organizador en primera instancia en campeonatos regionales, y en segunda instancia la Comisión Disciplinaria de la FCK. En campeonatos nacionales la FCK será en única instancia.

### 3. **Auxiliar:**

Es el acompañante acreditado del cual es responsable un preparador, mecánico o piloto.



**4. Aval:**

Respaldo de un ente que soporta la actividad deportiva correspondiente.

**5. Campeonato:**

Conjunto de carreras de velocidad acumulativas para determinar la clasificación de los participantes.

**6. Carrera de velocidad:**

Toda competencia deportiva en la cual la velocidad es el factor determinante para su clasificación.

**7. Circuito/pista:**

Recorrido cerrado, que comprende el conjunto de las instalaciones que forman parte integrante del mismo, que comienza y termina en el mismo lugar, construido especialmente o adaptado para las carreras de karts. Un circuito puede ser temporal, semipermanente o permanente, según el tipo de instalaciones y su disponibilidad para las competencias.

**8. Clase/categoría:**

Agrupación de karts determinada por su cilindrada, motor o por otros criterios.

**9. Comisarios Técnicos:**

Oficiales de eventos que actúan en el campo técnico como soporte de las autoridades disciplinarias.

**10. Comisión de Seguridad:**

Oficiales de eventos designados para supervisar las condiciones de la pista y los elementos de seguridad disponibles en el escenario

**11. Comisión Deportiva:**

Oficiales de eventos que actúan en el campo deportivo como soporte de las autoridades deportivas. Entre otros se consideran como tales los veedores, comisarios de pits, comisarios de puente y comisarios de ruta.

**12. Comité de Organización:**

Agrupación, de por lo menos tres personas, autorizada por **FCK** para la organización material de la competición y para la aplicación del reglamento Particular.

**13. Competencia:**

Rivalidad o lucha entre dos o más personas, en condiciones similares para conseguir un mismo objetivo o superar un rival.



Aquellos actos de un evento que inciden directamente en la disputa y clasificación de los participantes. La competencia se inicia el día y hora fijados en el Reglamento Particular para la revisión técnica o para las prácticas oficiales, según cual fuere primero de estos actos programados y concluye 30 minutos después de señalizada la terminación de la prueba con la bandera a cuadros. La única autoridad disciplinaria y deportiva de la competencia la constituye los comisarios deportivos.

**14. Concurrente:**

Toda persona inscrita en una competición y provista obligatoriamente de un carné otorgado por la **FCK**.

**15. Constructor:**

La persona natural o jurídica en posesión de una homologación FCK o CIK válida, para motor, chasis y/o llantas.

**16. Delegado:**

Representante de uno o varios deportistas menores de edad participantes ante las autoridades de un evento, previamente inscrito y provisto de una credencial expedida por **FCK!**

**17. Deportista participante:**

Todo aquel piloto, oficialmente inscrito para eventos avalados por el **CEFCK**, quien debe poseer carnet otorgado por el mismo ente (**FCK**).

**18. Descalificación o suspensión:**

Pérdida del derecho a participar en eventos de kartismo en cualquier condición, puede ser de carácter temporal o definitivo, según el caso.

**19. Desclasificación o exclusión:**

Pérdida del derecho a ocupar una posición y su respectivo puntaje en un evento, competencia o serie.

**20. Director del Evento:**

Es quien maneja administrativamente el evento.

**21. Dirigentes:**

Miembros de los órganos de administración y control de cualquier organismo deportivo.

**22. Duración de los eventos deportivos**

Un evento deportivo inicia desde la reunión de pilotos y concluye con la premiación del mismo.



**23. Evento:**

Conjunto de actos desarrollados, antes, durante y después de la disputa efectiva de una competencia, especificados en el respectivo Reglamento Particular. El evento inicia con la aprobación oficial del Reglamento Particular por parte del Comité Ejecutivo y concluye con la publicación de la clasificación final de los competidores agotados los trámites respectivos, incluida la ceremonia de premiación a la cual es obligatorio asistir.

**24. Ficha de homologación:**

Todo modelo de chasis, de motor o de material homologado por la CIK, o por el CEFCK será objeto de una ficha descriptiva, llamada ficha de homologación, en la cual se indicarán las características que permitan identificar dicho modelo.

**25. Gran Premio:**

El título de “Gran Premio” (Grand Prix) no podrá ser utilizado. Está reservado a la Fórmula 1.

**26. Homologación:**

Es la constatación oficial hecha por la CIK FIA o el CEFCK, en cuanto a un modelo de chasis, motor o de material determinado, elementos de seguridad (Overoles, cascos, zapatos y guantes), y que cumpla los requisitos para ser utilizado en una o más categorías.

**27. Inscripción:**

Acuerdo entre el concurrente, piloto y el Comité Organizador del Evento, para tomar parte de una competición para la cual se ha inscrito.

**28. Jefe de equipo:**

Persona que representa al equipo, designado por éste.

**29. Juez de salida:**

Persona encargada de dar la largada de la competencia.

**30. Kart:**

Vehículo terrestre monoplaza, sin techo o cabina, sin suspensión y sin o con elementos de carrocería, con cuatro ruedas no alineadas en contacto permanente con el suelo, controlando la dirección con las dos delanteras y transmitiendo la potencia con las dos traseras mediante un eje de una sola pieza. Sus partes principales son el chasis incluyendo las partes de carrocería, las llantas y el motor.



**31. Carné:**

Es un certificado de registro expedido por FCK a toda persona que desee participar o tomar parte en competencias oficiales, ya sean nacionales y/o regionales. Puede ser nacional, expedida por la FCK e internacional otorgada por el ACC.

**32. Línea de control:**

Es la línea de meta a partir de la cual se cronometra un kart.

**33. Línea de llegada:**

Es la línea de control final con o sin cronometraje.

**34. Línea de salida:**

Es la línea de control inicial con o sin cronometraje.

**35. Logo:**

Insignia oficial de la **FCK** autorizado para ser utilizado en cualquier certamen, evento o competencia avalados por el **CEFCK**.

**36. Marcas:**

Denominación distintiva de productos y/o servicios de los cuales es titular una persona natural o jurídica.

**37. Máximo:**

La dimensión o valor más grande de una cantidad o medida variable, límite superior.

**38. Mínimo:**

La dimensión o valor más pequeño de una cantidad o medida variable, límite inferior.

**39. Órdenes de Juez de Salida:**

Los pilotos y los vehículos están bajo las órdenes del juez de salida desde el inicio de la formación de pregrilla, hasta el momento en que se baja la bandera. Los movimientos de bandera pueden ser acompañados o reemplazados por otros signos convencionales.

**40. Parque cerrado:**

Es el lugar donde el concursante está obligado a llevar su kart. El acceso al interior del parque cerrado, únicamente está permitido a los oficiales designados para la vigilancia. Toda operación, preparación o reparación estará prohibida salvo si está autorizada por los mencionados oficiales.



**41. Pesaje:**

Acto por medio del cual se establece el peso del conjunto integrado por piloto, chasis y equipo de seguridad; que debe cumplir con mínimo establecido en el Reglamento del Campeonato, controlado y verificado en el desarrollo de la competencia.

**42. Piloto:**

Persona que conduce un Kart.

**43. Post-competencia:**

Aquellos actos siguientes a la terminación del evento, que pudieren incidir en la clasificación de los participantes; por reclamaciones, sanciones, revisiones técnicas post-carrera u otras causas. Concluye con la publicación de la clasificación oficial definitiva, la cual deberá publicarse máximo dentro de los dos (2) días hábiles siguientes al cierre del evento, por parte de los comisarios deportivos.

**44. Preparador Físico:**

Es el encargado del manejo deportivo del piloto y de asegurar el desarrollo óptimo en el aspecto físico; para que se tenga el rendimiento adecuado en el momento de las pruebas o competencias.

**45. Preparador Deportivo:**

Es el encargado del manejo deportivo del piloto y de asegurar el desarrollo óptimo en el aspecto físico; para que se tenga el rendimiento adecuado en el momento de las pruebas o competencias; el preparador debe estar provisto de una credencial aprobada por **FCK**. No es el representante ni responsable técnico.

**46. Preparador/ Mecánico:**

Persona capacitada o con experiencia en la preparación técnica mecánica, de uno o varios karts, oficialmente inscrito para eventos avalados, provisto de un carnet expedida por el **CEFCK**.

**47. Procesamiento de datos:**

Cualquier sistema con o sin memoria instalado en un karts que permita al conductor o a su equipo, leer, indicar, adquirir, almacenar o transmitir cualquier información durante la carrera o al finalizarla.

**48. Prueba o carrera:**

Parte específica del evento o la competencia, que se inicia con la largada o salida de los competidores, señalizada con la bandera nacional, bandera verde o semáforo en verde y termina con el paso por la línea de meta señalizada con la bandera a cuadros. Las



pruebas o carreras podrán estar integradas por dos o más series, las cuales serán señalizadas igualmente.

**49. Recorrido:**

Trayecto previamente establecido a seguir por los pilotos; este previamente debe estar aprobado por el Reglamento Particular.

**50. Salida:**

Instante en el cual el director de la carrera o el juez de salida imparte la orden de salida individual o colectiva.

**51. Salida Lanzada:**

Se da cuando el vehículo está en velocidad de carrera, a partir del momento en que comienza el cronometraje.

**52. Salida en movimiento:**

A velocidad moderada. Salida controlada de acuerdo con la posición de formación.

**53. Salida parada:**

El vehículo está inmóvil en el momento en que comienza el cronometraje.

**54. Sanción:** Es la penalización que se impone como consecuencia o efecto de una conducta constitutiva a la infracción de una norma.

**55. Telemetría:**

Transmisión de datos entre un kart en movimiento y un ente externo.



## REGLAMENTO DEPORTIVO NACIONAL (RDN)

**“SI LA INTERPRETACION DE ALGUN TERMINO, ARTÍCULO, PARAGRAFO DEL PRESENTE REGLAMENTO PUDIERA DAR ORIGEN A DUDAS, SOBRE EL SENTIDO O APLICACION DEL MISMO, EL PILOTO, DELEGADO, PREPARADOR, CONCURSANTE O PARTICIPANTE SE ABSTENDRAN DE INTERPRETARLO SEGUN SU PROPIO CRITERIO”.**

**LOS ARTÍCULOS DE CARÁCTER GENERAL CONTENIDOS EN LOS REGLAMENTOS DE LOS CAMPEONATOS, SON DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO PARA TODAS LAS PRUEBAS DE CARÁCTER NACIONAL EN CADA UNA DE SUS MODALIDADES Y CATEGORIAS.**

### CAPITULO 1- GENERALIDADES

**Artículo. 1-** La Federación Colombiana de Karts, **LA FCK**, entidad constituida, acorde con las normas establecidas por el Decreto No. 2845 de 1.984, el Decreto # 1421 de 1.985 y la Ley 181 de 1995 del Gobierno Nacional, fundada en 1.963, con personería jurídica según resolución No. 4328 de 1.967, organizada y regida según las leyes de la república de Colombia y sus estatutos, es la **MÁXIMA ENTIDAD RECTORA DEL DEPORTE DEL KARTISMO** en el país, reconocida por el DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DEL DEPORTE, LA RECREACIÓN, LA ACTIVIDAD FÍSICA Y EL APROVECHAMIENTO DEL TIEMPO LIBRE “**COLDEPORTES**”, según resolución No. 00104 de 1.974 y por el COMITÉ OLÍMPICO COLOMBIANO.

**Artículo. 2-** La **FCK**, podrá estar afiliada al **COMITÉ OLIMPICO COLOMBIANO** y ser delegataria en Colombia del poder deportivo que el **TOURING & AUTOMOVIL CLUB DE COLOMBIA**, posee en el país proveniente de la **CIKFA**, para kartismo según cesión anual; igualmente podrá afiliarse a cualquier otra asociación mundial.

**Artículo. 3-** En uso del poder y de las atribuciones que así le corresponden, la **FCK** consigna en el presente Reglamento Deportivo Nacional (RDN) y sus anexos, las disposiciones generales y Particulares de la práctica del deporte, así como el código disciplinario.

Adicionalmente lo complementan los reglamentos de las Monomarca.

Parágrafo 2: Además, podrá ser modificado por los Clubes en Asambleas Extraordinarias Virtuales citadas por los mismos para dicho efecto. La aprobación puede ser aplicada para el mismo año en cualquier época.

**Artículo. 4-** La **FCK** dirigirá, reglamentará, controlará, fomentará y fortalecerá el kartismo Colombiano, previendo para ello reglas razonables para manejar las



competencias con imparcialidad, y para reducir los peligros asociados con el deporte, para los pilotos, mecánicos, acompañantes y espectadores.

**Artículo. 5-** El órgano de administración de la **FCK**, está conformado y reglamentado según los estatutos de la Federación. Dentro de sus funciones el Órgano de Administración podrá crear todos los cuerpos asesores que considere necesarios, otorgándoles las funciones y atribuciones que considere pertinentes.

**Artículo. 6-** La Comisión Disciplinaria, es el máximo órgano disciplinario de La **FCK**; la forma de su convocatoria, las decisiones que puede tomar y los recursos que proceden contra las mismas, se establecen en el reglamento y sus anexos; adicionalmente, son aquellas que señala la ley para esta Comisión .

**Artículo. 7-** **El Reglamento Deportivo Nacional (RDN)** es el conjunto de normas deportivas y técnicas que reglamentan el deporte del kartismo en Colombia, y se complementa con el Reglamento Técnico Nacional, Homologaciones y Escuelas, y el de las categorías aprobadas en Colombia.

**Artículo. 8-** En el evento que **El Reglamento Deportivo Nacional (RDN)** presente vacíos o deficiencias, éste se registrará por el reglamento **CDI CIK-FIA**.

**Parágrafo:** Los Clubes organizadores de campeonatos, presentaran a la FCK en un término no menor a 30 días calendario anticipados al inicio del mismo, el reglamento deportivo y el técnico, por el cual se registrará. El **CEFCK** presentara las objeciones, adiciones o aprobaciones para el ajuste al Reglamento Deportivo Nacional.

**Artículo. 9-** La creación, reformas adiciones y/o modificaciones al **RDN**, son Competencia de la Asamblea de Clubes y serán aprobadas, antes del 31 de Octubre del respectivo año y registrarán para el periodo o año siguiente.

**Parágrafo 1:** Podrá modificarse durante el año por parte del Comité de FEDEKART y de su Comité asesor técnico, únicamente lo que respecta al peso y restrictores de las diferentes categorías para equiparar velocidades, excepto los motores que se rigen por su propio reglamento.

**Parágrafo 2:** Además, podrá ser modificado por los Clubes en Asambleas Extraordinarias citadas por los mismos para dicho efecto. La aprobación puede ser aplicada para el mismo año en cualquier época.

**Artículo. 10-** Las adiciones, aclaraciones o modificaciones que se efectúen al presente **RDN**, deberán adoptarse mediante acuerdo de la Asamblea de Clubes.

Por resolución motivada del **CEFCK** de común acuerdo con las Categorías, para campeonatos nacionales según sea el caso, que será publicada en el medio de divulgación de la FCK y empezará a regir CINCO (5) días después de la fecha de su



publicación, y en caso de modificaciones técnicas empezará a regir a los siete días (7) después de la fecha de su publicación.

**Parágrafo:** El **CEFCK** se encargará de notificar y divulgar a los clubes, categorías y pilotos inscritos de estas resoluciones.

**Artículo. 11-** Los desacuerdos que surjan de una resolución del Órgano de Administración, que afecten temas relacionados con el **RDN**, los presentarán los Clubes Afiliados al **CEFCK** y en pleno uso de sus derechos, dentro del término de los cinco (5) días siguientes a la publicación de la resolución, con una exposición razonada de los motivos por los cuales cree que la modificación debe ser revocada o suspendida su vigencia.

**Artículo. 12-** En su primera reunión después de recibida la petición, el órgano de administración, resolverá de plano sobre la misma, contestando por escrito al club con exposición de los motivos por los cuales acoge o niega su petición.

## **CAPITULO 2 – CARNÉ**

**Artículo. 13-** Los Campeonatos de Karting en Colombia, estarán abiertos a los deportistas, quienes cumplan con las condiciones y requerimientos establecidos por la **FCK**.

**Artículo. 14-** Asimismo, podrán participar, deportistas en posesión de carne y/o licencia expedidas por una A.D.N. de cualquiera de los países afiliados a la F.I.A.

**Artículo. 15-** Todos los concurrentes, deportistas, mecánicos, preparadores y oficiales deberán ser titulares del carné deportivo de KARTISMO correspondiente, expedido anualmente por **CEFCK**, una vez cumplidos todos los requisitos. Será válida por doce (12) meses contados a partir de la fecha de expedición.

**Artículo. 16-** Suprimido

**Artículo. 17-** CARNÉ. La contribución para la obtención del carné anual para campeonatos de las actuales categorías: Rok Cup, Rotax, y X30 Challenge, será de un 80 % de un salario mínimo legal mensual vigente. Para regionales (Easy Kart Colombia mientras no se combine con categoría de aval completo, Nariño-Antioquia-Valle-Meta y otros autorizados por el **CEFCK**), será de un 30% de un salario mínimo mensual vigente. Todo evento realizado en Kartodromo o escenario semi permanente, debe ser avalado por el **CEFCK**, y sus participantes poseer el respectivo carné.

**Artículo. 18-** Todo participante inscrito en una competición de karting, debe presentar su carné a los oficiales y/o autoridades que tengan a su cargo las operaciones de verificación del mismo.



**Artículo. 19-** Está totalmente prohibido el acceso a la pista de las personas o participantes que no tengan carné o credencial oficial vigente.

## **2.1 REQUISITOS IMPRESCINDIBLES PARA TRAMITAR CARNÉ.**

**Artículo. 20-** Los requisitos para formalizar la expedición de la licencia o carnets anualmente, son los siguientes:

### **Para Campeonatos que cancelan 80% del salario mínimo mensual:**

- A. Formulario de solicitud con todos sus datos personales.
  - B. Dos fotos tamaño 3 x 4cm, fondo Azul.
  - C. Carta del club de karts al que pertenece. El club debe estar afiliado a la FCK y encontrarse a paz y salvo vigente.
  - D. Los menores de edad deben presentar autorización para competir; por parte del padre de familia o tutor, por escrito.
  - E. Los nuevos pilotos a partir de los cuatro años de edad cumplidos, deberán certificar curso de dos días de una escuela de kartismo avalada y aprobada por el **CEFCK**. Igualmente las Escuelas homologadas por la FCK, podrán optar por darles cursos personalizados y certificarlos, pero siempre por los profesores autorizados por las mismas.
  - F. Presentar un examen médico general realizado por cualquier médico o centro de diagnóstico médico, anexando el certificado; dentro del cual debe incluir optometría y audiometría. Estos exámenes no pueden superar vigencia de noventa (90) días Calendario.
  - G. Cuando el solicitante sea mayor a los 35 años, deberá incluir un E.C.G (electrocardiograma) al certificado médico.
  - H. Firmar carta de exoneración de responsabilidades con la FCK.
  - I. Efectuar el aporte establecido para el carnet.
- Ningún otro examen será necesario. Todo lo anterior puede ser enviado vía mail y tendrá validez.

Se recuerda que al Certificar el Medico la veracidad de todo lo presentado se hace responsable de cualquier diferencia que se presente en su certificación.

### **Para quienes cancelan el 30% de un salario mínimo mensual vigente:**

- A. Formulario de solicitud con todos sus datos personales.
- B. Dos fotos tamaño 3 x 4cm, fondo Azul.
- C. Carta del club de karts al que pertenece. El club debe estar afiliado a la FCK y encontrarse a paz y salvo vigente.
- D. Los menores de edad deben presentar autorización para competir; por parte del padre de familia o tutor, por escrito.
- E. Los nuevos pilotos a partir de los cuatro años de edad cumplidos, deberán certificar curso de dos días de una escuela de kartismo avalada y aprobada por el **CEFCK**. Igualmente las Escuelas homologadas por la FCK, podrán optar por darles cursos



personalizados y certificarlos, pero siempre por los profesores autorizados por las mismas.

F. Presentar un examen médico general realizado por cualquier medico anexando el certificado del médico del cual debe incluir optometría y audiometría. Estos exámenes no pueden superar vigencia de noventa (90) días Calendario.

G. Cuando el solicitante sea mayor a los 35 años, deberá incluir un E.C.G (electrocardiograma) al certificado médico.

H. Firmar carta de exoneración de responsabilidades con la FCK.

I. Efectuar el aporte establecido para el carnet.

Ningún otro examen será necesario. Todo lo anterior puede ser enviado vía mail y tendrá validez.

Se recuerda que al Certificar el Medico la veracidad de todo lo presentado se hace responsable de cualquier diferencia que se presente en su certificación.

## 2.2 CARNÉ DE ACUERDO A LAS CATEGORÍAS

**Artículo. 21-** Los diferentes carnés de acuerdo a las categorías son:

**ESCUELA DE FORMACION:** Para deportistas de iniciación de 4 a 8 años, deberán tramitar el carné de Regional o Fomento, es una categoría promocional.

**A-INFANTIL NOVATOS MICRO Y SIMILARES:** Para pilotos cuya edad esté entre los 7 a 9 años + 364 días. Bajo ninguna excepción antes de 7 años cumplidos.

**B-INFANTIL EXPERTOS MINI Y SIMILARES:** Pilotos cuya edad esté entre los 9 y 12 años + 364 días,

**C-JÚNIOR:** Para pilotos cuya edad esté comprendida entre 11 años y 14 años + 364 días. (Únicamente para competir en Colombia) y 12 años cumplido para correr Internacional. O Por lo menos 10 validas consecutivas en Licencia C.

**D-SENIOR:** Para pilotos cuya edad cumplida sea 14 años o más.

**E-MASTER:** Para pilotos de 32 años en adelante, o de 14 años en adelante con un mínimo de 90 Kilogramos de peso corporal.

**F-CAMBIOS COLOMBIA:**

**Intercontinental Y Shifter:** Para pilotos cuya edad mínima sea de 14 años cumplidos.

**G- Motores de 125 CC y/o 175 CC, SHIFTER O CAMBIOS HACIA ARRIBA**



**C-1 CAMBIOS JUNIOR** Pilotos desde los 12 años cumplidos a 15 años + 364 Días. Haber estado por lo menos 1 año con Licencia C y haber competido todo el año en esa categoría.

**Artículo. 22-** Se pueden obtener carné combinados. (Cambios - Sénior o Cambios - Máster).

**Artículo. 23-** suprimido

### **TRANSICION DE EDADES**

Si inicia en categoría INFANTIL, debe o puede terminar en la misma, así cumpla la edad para ascender de categoría.

Todo cambio de categoría en el calendario o competencia genera pérdida de puntaje en la que se encontraba. Lo anterior para Nacionales. Las categorías Monomarcas rigen lo propio.

**Artículo. 24-** Un piloto podrá competir en una categoría inferior con un carné superior (ejemplo Shifter podrá competir en Senior 125 o Easy 125 o Master).

**Artículo. 25-** Suprimido

**Artículo. 26-** Suprimido

### **2.3 LICENCIAS INTERNACIONALES**

**Artículo. 27-** Los carnets expedidos por la **FCK**; solo habilitan para participar en territorio de la República de Colombia. Se exceptúa el caso de los eventos Monomarca Internacionales, donde se acepta el Carnet Nacional.

**Artículo. 28-** La licencia internacional será expedida por el **TOURING & AUTOMOVIL CLUB DE COLOMBIA**, para competencias inscritas en el calendario de la **CIK FIA**. En caso contrario, se competirá con la licencia de la categoría expedida en Colombia.

**Artículo. 29-** Quien pretenda obtener licencia internacional, deberá cumplir con los requisitos establecidos por el ACC, resultantes del reglamento internacional para el control médico de los pilotos y debe estar en posesión de la ficha médica internacional FIA, válida para el año en curso. Las licencias y fichas médicas deberán ser presentadas al organizador de la competición.

**Artículo. 30-** El valor de la licencia internacional será fijado por el ACC como representante de la CIK–FIA en Colombia.



**Artículo. 31-** Por el solo hecho de obtener una licencia internacional, el piloto se compromete a poner muy en alto los colores de la bandera de nuestro país y mantener el decoro, la ética y la disciplina deportiva mientras se encuentre en representación oficial. Cualquier falta a lo anterior, será sometida a consideración de la comisión disciplinaria de la **FCK**. Deberá portar los EMBLEMAS DE LA FCK Y BANDERA NACIONAL.

**Artículo. 32-** La puntuación del campeonato nacional así como la de los regionales, o salidas internacionales del piloto, podrá ser tenida en cuenta como base para la conformación de los seleccionados colombianos para representaciones oficiales. Adicionalmente para este fin, se podrán programar selectivos o usarse cualquier otro medio que el órgano de administración estime conveniente para garantizar una representación oficial calificada. El puntaje será tenido en cuenta hasta por tres años acumulados.

## **2.4 CARNÉ PARA PILOTOS DE INICIACION.**

**Artículo. 33-** Se puede expedir un carné de participación para UN (1) evento solo para pilotos nuevos que no hayan tenido carnet y por única vez la cual no tendrá costo. Deberá firmar convenio exoneración.

**Artículo. 34-** El aspirante deberá presentar un examen médico general practicado por el médico del evento y cumplir con los literales A, D, E y G. Y si es temporal durante los 30 días siguientes Inmediatamente después de la primera valida que compita.

**Artículo. 35- Suprimido.**

## **CAPITULO 3 - CREDENCIALES**

**Artículo. 36-** Todos los oficiales, autoridades de competencia deberán portar obligatoriamente una credencial expedida por el **CEFCK** y válida para el año en curso.

**Artículo. 37-**Para tramitar todo tipo de carnet, el aspirante deberá presentar a la FCK, su hoja de vida, foto 3 x 4cm y copia de su afiliación de la EPS.

## **3.1 PREPARADORES, AUXILIARES, MECÁNICOS.**

**Artículo. 38-** Como requisito para poder asistir a los pilotos en competencias oficiales, los preparadores, auxiliares y mecánicos deberán estar obligatoriamente en posesión del carné vigente expedida por el **CEFCK**.

**Artículo. 39-** Suprimido.



**Artículo. 40- La Contribución del carné** anual para jefe de equipo, preparadores mecánicos, comisarios y delegados, será del diez por ciento de un salario mínimo legal mensual vigente (10 % de un SMLMV),

**Artículo. 41- Suprimido.**

#### **CAPITULO 4 - OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES**

**Artículo. 42-** Todos los concurrentes y deportistas participantes en los eventos citados anteriormente deberán registrarse en el mismo con todos los datos requeridos por la organización de éste y aceptando el conocimiento de las siguientes disposiciones:

1. El presente Reglamento Deportivo Nacional (**RDN**).
2. El Reglamento Técnico de la Categoría.
3. El Reglamento particular deportivo y técnico del evento.

**Artículo. 43-** 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 y en el de las categorías.

**Artículo. 44-** Es responsabilidad de los concurrentes asegurar que las personas que se encuentren inscritas en un evento, respeten y acaten todas las disposiciones del presente reglamento, los reglamentos Particulares y el Código Deportivo Internacional.

**Artículo. 45-** 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 karts inscrito, de asegurar que todas las disposiciones sean respetadas durante toda la prueba, es al mismo tiempo individual.

**Artículo. 46-** 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.

**Artículo. 47-** Las penalizaciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el presente Reglamento vienen contempladas en la tabla de sanciones del código disciplinario.

#### **4.1 DELEGADOS Y REPRESENTANTES.**

**Artículo. 48-** Todo piloto deberá tener un delegado o representante, debidamente acreditado por el **CEFCK**, el cual tendrá la responsabilidad operativa del concursante en



las pruebas y garantizará que el piloto cumpla con el reglamento deportivo nacional (RDN).

#### **4.2 Medios de comunicación**

**Artículo. 49-** Toda persona que ejerza total o parcialmente funciones de medios de comunicación en una competencia oficial, debe estar debidamente autorizada y acreditada por el organizador, y portar su credencial del medio de comunicación en un lugar visible. Firmar carta de exoneración. Aquellos que estén más de 3 validas deberán sacar un carné de la Federación.

**Artículo. 50-** Los representantes de los medios de comunicación deberán respetar cualquier instrucción de seguridad que reciban de los oficiales de ruta y autoridades de competencia de la **FCK**.

### **CAPITULO 5 - ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS**

#### **5.1 GENERALIDADES.**

**Artículo. 51-** Las competencias tendrán carácter de fomento, regional, nacional o Internacional.

**Artículo. 52-** Una competición “internacional” será aquella en la que puedan intervenir participantes pertenecientes a países distintos al del organizador de la prueba y que estén en posesión del carnet internacional. Sobre el particular, el Artículo. 26° del decreto ley 1228 de 1.995 dispone:

**"EVENTOS DEPORTIVOS INTERNACIONALES"** Sólo el Comité Olímpico Colombiano y las Federaciones deportivas nacionales podrán presentar solicitudes para organizar competiciones o eventos deportivos internacionales con sede en Colombia, previo concepto favorable de Coldeportes.

**Parágrafo:** Para conceder la autorización, es necesario que las ciudades o regiones propuestas tengan instalaciones deportivas, servicios públicos adecuados, facilidades de alojamiento, comunicación y visto bueno de las alcaldías, y que los eventos o competiciones se organicen de conformidad con las normas deportivas internacionales y el reglamento que expida Coldeportes.

**Artículo. 53-** El Organizador de la prueba deberá ser un Club afiliado a la **FCK**.

**Artículo. 54-** El Karting es un deporte que se practica según las fórmulas de competición definida a continuación:



**A. Contrarreloj:** Un solo participante a la salida, debiendo realizarse la prueba obligatoriamente cronometrada. En una prueba de esta, la distancia máxima a cubrir está fijada en 25km. El vencedor será el participante que realice el recorrido fijado en el menor tiempo. Si se trata de una carrera en cuesta, solo podrán participar con un kart, obligatoriamente con carrocería específica de circuito largo y los pilotos tendrán como mínimo 18 años y deberán estar carnetizados por la CEFCK.

**B. Velocidad:** Varios participantes o equipos en la pista, deberán salir todos a la misma señal y el vencedor individual será quien primero pase la línea de llegada habiendo realizado el recorrido completo, y será vencedor por equipos, en su caso, el que sus componentes totalicen el mayor número de puntos.

**C. Resistencia:** Varios participantes o equipos en la pista saldrán a la misma señal, y el vencedor será según los casos:

- El participante que pase primero la línea de llegada, habiendo hecho el recorrido fijado en el menor tiempo, o habiendo recorrido la máxima distancia en el tiempo fijado.
- El equipo que uno de sus miembros pase primero la línea de llegada, habiendo realizado recorrido fijado en el menor tiempo.
- El equipo que uno de sus miembros franquee la línea de llegada, habiendo recorrido la mayor distancia en el tiempo fijado (suma de las distancias recorridas por los componentes del equipo).

## 5.2 ORGANIZACIÓN.

**Artículo. 55-** Las pruebas de Karting **FCK**, campeonatos, copas o trofeos se desarrollarán a una sola o a varias pruebas, según categoría.

**Artículo. 56-** Los campeonatos nacionales serán organizados por la **FCK** y los campeonatos locales o regionales, lo serán por los clubes afiliados.

**Artículo. 57-** Solamente la El Comité de la **FCK** tiene la facultad de autorizar los eventos de kartismo organizados en Colombia que tengan el carácter de campeonatos regionales o nacionales, según sus reglamentos.

**Artículo. 58-** Solo las pruebas organizadas por la **FCK** tienen derecho a llamarse de “Colombia” o “Nacional”. En caso que el **CEFCK** delegara su organización, o parte de ellas a un tercero (club), la comisión técnica y la comisión deportiva seguirán siendo responsables en todo lo concerniente al respecto de los reglamentos.

**Artículo. 59-** En todas las competencias, la entidad organizadora, incluida la **FCK**, está obligada a cumplir y hacer cumplir el reglamento deportivo nacional (RDN). Esto se hace



extensivo a toda persona que pretenda llevar a cabo competencias de kartismo en el territorio nacional.

**Artículo. 60-** Cuando se trate de competencias de fomento, el **CEFCK** autorizara su organización a un club afiliado a la **FCK**. En estos casos deberá estar presente por lo menos un delegado del club organizador y un designado por el **CEFCK** de su colegio de jueces para observar el desarrollo de las competencias y hacer las recomendaciones que sean necesarias.

**Artículo. 61-** Toda prueba deberá ser objeto de la autorización por parte de la Federación Colombiana de Karts, con la aprobación del reglamento Particular si es de carácter regional o nacional y en conjunto con la CIK si es internacional. Los reglamentos serán aprobados por el **CEFCK**, asesorada por las comisiones pertinentes.

**Artículo. 62-** Toda petición de celebración de una competencia deberá obrar por escrito en poder del **CEFCK** con un mínimo de:

- Podrá enviarlos Siete (7) días antes de la fecha de competencia, si tuviese carácter regional.
- Treinta (30) días antes de la fecha de la competencia si tuviese carácter nacional.

Sesenta (60) días antes de la fecha de la competencia si tuviese carácter internacional.

**Artículo. 63-** No se autorizará la organización de un evento que no esté ajustado a lo establecido en el RDN y sus anexos. Si se llegara a desarrollar una competencia bajo estas circunstancias, el **CEFCK** podrá prohibirla e impedir su realización a través de cualquier medio que estime conveniente, usando para ello inclusive el concurso de las autoridades competentes.

**Artículo. 64-** Para poder organizar una prueba en un circuito ciudadano, se deben obtener los permisos necesarios por parte de las autoridades competentes, de los medios de control y de seguridad locales. (En caso que las autoridades requieran previamente un pre aval provisional de la Federación, esta lo podrá otorgar sin que signifique esto que el aval definitivo ha sido otorgado). El **CEFCK**, después de estudiar el plano con el comité técnico y deportivo, dará su aprobación o rechazo.

**Artículo. 65-** Las autoridades de la **FCK** tienen la obligación y el derecho de controlar todos los eventos y competencias de kartismo organizadas en Colombia. Las entidades organizadoras de los mismos garantizarán su libre acceso a todas las manifestaciones deportivas y tendrán a su disposición los medios y facilidades para el desempeño de sus funciones.

**Artículo. 66-** La **FCK**, sus representantes, dependientes y afiliados **NO** asumen ninguna responsabilidad, ni siquiera por el otorgamiento de un permiso, por los daños o



perjuicios que pudieran sufrir los participantes o terceros en la competencia con ocasión de la misma. Queda entendido que él público asiste por cuenta y riesgo propios.

**Parágrafo:** Estas circunstancias se deberán expresar en el reglamento Particular del evento, en los afiches promocionales, los programas y demás documentos que el organizador distribuya, pudiendo el organizador a su vez, salvar su propia responsabilidad.

**Artículo. 67-** Todos los pilotos, mecánicos, acompañantes y participantes en competencias oficiales se inscriben en nombre propio y por su cuenta y riesgo. Condición que aceptan incondicionalmente al formalizar su inscripción. Los menores de edad, serán representados por su padre o acudiente debidamente autorizado y carnetizado.

**Artículo. 68- Suprimido.**

**Artículo. 69-** Durante todo el transcurso de los entrenamientos oficiales del día de competencia y de las carreras, **ES OBLIGATORIO EL SERVICIO MÍNIMO DE UNA AMBULANCIA Y UN MÉDICO Y/O PARAMÉDICO.** Para circuitos callejeros deben exigirse dos ambulancias (una medicalizada), médico y personal paramédico. Si no se dan las garantías, La FCK podrá ordenar la suspensión de las pruebas, con el apoyo de las autoridades competentes de ser necesario.

**Artículo. 70-** En toda competición será obligatoria la presentación de:

- Un puesto de cuenta-vueltas, cronometraje
- Un puesto de socorro confiado a personal especializado y provisto de ambulancia y la presencia de un médico.
- Material contra incendios con el personal competente. Cada **pits** tendrá su extintor con carga vigente mínimo de 10 libras, cuya carga este certificada y vigente (suministrado por los pilotos).
- Se deberá colocar en una cartelera, pizarra o tablón de anuncios, situado junto al lugar donde se realicen las inscripciones, un ejemplar del reglamento Particular aprobado por el **CEFCK**, copia del permiso definitivo de la entidad a quien corresponda si el circuito es urbano y las pólizas de seguros correspondientes.
- Y demás requisitos especificados en los reglamentos de la **FCK**

### 5.3 PERMISOS.

**Artículo. 71-** Todo permiso que otorgue el CEFCK a un club u organización para la realización de una competencia, dará lugar al pago de un derecho a favor de la FCK, salvo lo establecido por el Código Deportivo Internacional, según la modalidad de la organización en Colombia, se determina la tarifa única de un salario mínimo legal mensual vigente (1 SMLMV), y para los campeonatos regionales (Nariño, Antioquia,



Valle, Meta y Otros), será el equivalente al 30% de un salario mínimo legal mensual vigente (1 SMLMV).

- Homologación de Escuelas un salario mínimo mensual-SMLV) por un (1) año
- A los valores citados se le incluye el IVA.

**Artículo. 72-** Una vez expedido el permiso definitivo para una competencia, se podrá cambiar la fecha, hora, escenario o recorrido, o cancelarla, en caso de fuerza mayor o por orden de las autoridades de gobierno o por no completarse el mínimo de participantes establecido en el RDN, previa autorización del **CEFCK** o de los comisarios deportivos delegados por esta.

**Artículo. 73-** El otorgamiento de un permiso para la organización de un evento de kartismo se sujetará, además a las siguientes condiciones:

A-Que el solicitante acepte las observaciones y recomendaciones que le sean hechas por el órgano de administración sobre materia deportiva, técnica y de seguridad.

B-Que se obtengan y exhiban los permisos necesarios de las autoridades competentes en el caso que sea necesario.

C-Que los pilotos participantes en lo posible se encuentren amparados con una póliza de accidentes.

D-Obligatorio la afiliación vigente a una EPS.

E-Que los pilotos participantes estén debidamente inscritos a la **FCK**.

F-Que el solicitante pague o asegure el pago de los derechos que se fijen.

G-Que las pistas y equipos de fabricación nacional estén avalados u homologados por el **CEFCK**.

H-Los equipos fabricados en Colombia deben ser homologados.

**Parágrafo:** Si otorgado el permiso para la realización de la competencia, el **CEFCK** tuviera noticia que su desarrollo se apartó de lo dispuesto en el RDN o en el Reglamento Particular del Evento; podrá declarar nulos sus resultados y tendrá derecho a iniciar las acciones de responsabilidad contra los organizadores, si así lo estima conveniente

**Artículo. 74-** Para efectos de la expedición del permiso del **CEFCK**, la entidad organizadora deberá presentar, los siguientes documentos según corresponda por la característica de la competencia:



- **Para competencias en vías públicas:** Permisos de las respectivas autoridades civiles y de policía y militares. (El **CEFCK** podrá expedir un pre aval si estas organizaciones lo requieren).
- Permisos a avales del **CEFCK** si no son Kartódromos.

#### **5.4 ORGANIZADORES.**

**Artículo. 75-** Toda entidad deportiva no comercial, para la práctica del deporte del Karting deberá estar obligatoriamente afiliada a la Federación Colombiana de Karts. La **FCK**.

**Artículo. 76-** Para solicitar la afiliación a la **FCK**, deberán cumplir los trámites establecidos en el RDN.

**Artículo. 77-** Todo club de kartismo que organice una competición podrá permitir la entrada al público con percepción de derechos; respetando los espacios reservados y delimitados para la zona de pits y parque cerrado.

**Artículo. 78-** Los derechos de inscripción que una organización cobre a los participantes, deberán estar aprobados por el Club organizador y la Categoría, según de quien dependa la prueba.

**Artículo. 79-** En toda prueba o competición, los organizadores de la misma se ajustarán a la normativa estipulada por la **FCK** en materia de seguros.

**Artículo. 80- Eliminado**

**Artículo. 81-** La entidad organizadora podrá suscribir una póliza de seguros hacia la **FCK** que cubra la responsabilidad civil y legal, tanto de la misma como de los participantes. La **FCK** acompañará la póliza, junto a la autorización de la prueba, para pruebas inscritas en el calendario deportivo nacional.

**Artículo. 82-** En todas las competencias la entidad organizadora, incluida la **FCK**, está obligada a adoptar todas las medidas que garanticen la seguridad de los pilotos participantes y del público y de velar por su estricto cumplimiento.

**Artículo. 83-** Los concursantes/pilotos inscritos deberán presentarse en la Secretaria del organizador para su identificación. Les será entregado:

- Una (1) acreditación por piloto inscrito.
- Una (1) acreditación de mecánico (por piloto inscrito).
- Dos (2) acreditaciones de acompañante (por piloto inscrito).



Estas unidades deberán ser respetadas por los escenarios sin costo para los pilotos, siempre que cuenten con el espacio disponible para tal efecto.

**Parágrafo:** Cuando el paddock este eficaz y materialmente separado de pits, el organizador podrá de manera excepcional expedir pases o credenciales de pago, para acceder al paddock, sin vehículo.

**Artículo. 84- Control de paddock.** El organizador tiene la obligación de procurar el personal necesario para asegurar el ingreso de paddock establecido por la **FCK** desde el momento que el paddock se abre a los concursantes, y controlar el acceso a éste desde el momento en que el evento se inicie.

## 5.5 REGLAMENTO PARTICULAR.

**Artículo. 85-** El reglamento Particular es un documento oficial **OBLIGATORIO** elaborado por el organizador de una competencia, para poder autorizar una prueba. Deberá ser presentado al **CEFCK**.

**Artículo. 86-** El reglamento Particular de un evento, junto con sus afiches promocionales, programas, comunicaciones oficiales, formularios de inscripción y demás documentación de la competencia, deberán ser aprobados Seis (6) días antes a la realización del evento si no responde el comité se da por aprobado.

**Artículo. 87-** Este reglamento deberá especificar obligatoriamente:

- Fecha y carácter de la prueba.
- Nombre del club o del comité organizador, formado por un mínimo de tres personas,
- Escenario o circuito en el cual se efectuara la prueba, debidamente homologado por el **CEFCK**.
- Tipo de largada.
- Categorías que comprende.
- Programa de las pruebas.
- Nombre de los oficiales de carrera.
- Horario detallado de la reunión de autoridades, de pilotos y verificaciones administrativas y técnicas.



Aceptación y cumplimiento de participantes y organizadores de los reglamentos nacionales.

- Relación de premios y fecha de Entrega.
  
- Constancia de solicitud carnets a pilotos inscritos a la **FCK**.

**Artículo. 88-** El reglamento Particular aprobado por La FCK, deberá llevar en la documentación la leyenda: “**EVENTO APROBADO POR LA FEDERACIÓN COLOMBIANA DE KARTS**”

**Artículo. 89-** No se podrá introducir ninguna modificación a los reglamentos Particulares después de haber sido aprobados; excepto con el visto bueno de los comisarios deportivos designados para la prueba, por razones de fuerza mayor o de seguridad.

**Artículo. 90-** Cualquier caso no previsto en el Reglamento Particular, será resuelto por el colegio de comisarios, teniendo en cuenta para ello lo dispuesto en el RDN y demás normas pertinentes. Contra estas decisiones no procederá recurso alguno.

**Artículo. 91-** La entidad organizadora de un evento, divulgará a los competidores copia del Reglamento Particular antes de que este formalice su inscripción o a más tardar en el momento de formalizarla.

**Artículo. 92-** El sentido de giro de la competencia se determina en el reglamento Particular variándolo en lo posible en cada válida.

## **5.6 CALENDARIO Y NUMEROS DE PRUEBA.**

**Artículo. 93-** Todos los organizadores de campeonatos, deberán comunicar al **CEFCK** antes del 31 de Octubre de cada año, el calendario y el número de pruebas que proyectan celebrar dentro del año siguiente en los diferentes campeonatos, copas y trofeos.

**Artículo. 94-** Los campeonatos nacionales son potestad de la Federación Colombiana de Karts.

**Artículo. 95-** El calendario oficial de las carreras válidas para los campeonatos regionales será programado por los clubes de la correspondiente región, de acuerdo a las categorías que manejen. Estas deben enviar el calendario al **CEFCK**. Antes del 31 de octubre cada año. Quedan autorizados para realizar dichas validas, siempre y cuando realicen el envío al **CEFCK** el respectivo Reglamento Particular.



**Artículo. 96-** Una vez programado y aprobado el calendario de los campeonatos, la **FCK** en conjunto con los clubes o la región correspondiente; éste se podrá modificar o cambiar de mutuo acuerdo con la Federación, cuando existan motivos de peso que justifiquen los cambios; si y solo si se mantengan el mismo número de competencias.

## **5.7 INSCRIPCIONES Y PARTICIPANTES.**

**Artículo. 97-** Las competencias organizadas en Colombia son accesibles a todos los competidores calificados para ellas. Se deberá cumplir, además de los requisitos que contempla el RDN, los que exprese el reglamento Particular del evento.

**Artículo. 98-** La participación en determinados eventos podrá, ser restringida cuando se trate de eventos cerrados, Invitacionales o categorías Monomarca.

**Artículo. 99-** Para la inscripción a una competencia de cualquier tipo, un piloto deberá presentar:

➤ Si la entidad organizadora hubiera determinado el pago de un derecho de inscripción, se debe acreditar el pago de dicha suma.

**Artículo. 100-** Las inscripciones solo podrán diligenciarse en las oficinas de la **FCK** para los campeonatos nacionales, o en los clubes y/ para los regionales y locales. O sedes de Categorías.

**Artículo. 101-** Los clubes deberán entregar el informe de inscripciones a los comisarios o director de carrera después del cierre de las mismas según lo dispuesto en el reglamento Particular del evento.

**Artículo. 102-** Cuando por cualquier circunstancia un competidor desee anular su inscripción después de formalizada, deberá hacerlo por escrito al Colegio de Comisarios antes de la fecha y horario establecido en el reglamento Particular para la reunión de pilotos; anexando a la misma excusa medica comprobada por médico del evento. También procederá por calamidad domestica; fuerza mayor o caso fortuito durante los tres días anteriores al evento.

**Artículo. 103-** Si un competidor no se presentará a la hora de salida de una competencia o a la revisión técnica previa de su equipo, sin causa justificada, perderá cualquier derecho de reintegro del valor de inscripción.

**Artículo. 104-** Para ser admitida la inscripción de un piloto extranjero se requiere que ésta sea presentada en el modelo reglamentario de la prueba y que tenga la autorización escrita del ADN y/ o el carnet físico de su país de origen.



**Artículo. 105- Número de pilotos inscritos a carrera.** Para que una competencia de campeonato nacional se realice, debe haber mínimo 5 (cinco) pilotos inscritos participantes en la categoría

**Artículo. 106- Eliminado**

**Artículo. 107- 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.

**Artículo. 108-** 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.

**Artículo. 109- Derechos de inscripción.** Los derechos de inscripción de cada Campeonato, serán los establecidos en el Reglamento Deportivo Específico de la respectiva categoría.

**Artículo. 110-** Plazos de inscripción. El cierre de inscripciones ordinarias se realizara con anterioridad de cinco días calendarios previos al evento. Se aceptaran inscripciones extraordinarias con recargo al valor de la misma del 25%, las cuales se recibirán máximo hasta las 12 PM del día antes al evento para nacionales.

**Artículo. 111- Condiciones de la inscripción.** El concurrente y/o piloto serán los únicos responsables de la inscripción a todos los efectos, siendo por tanto los únicos que ostentan la titularidad y derechos sobre la misma.

Una vez publicada la lista Oficial de Inscritos y de haberse entregado la hoja de inscripción de equipos, los concurrentes y pilotos adquieren un compromiso de participación formal en la prueba.

Publicada la lista oficial de inscritos:

- No se permite ningún cambio del material, chasis o motor.
- No se permiten cambios de piloto bajo ningún concepto.

## **CAPITULO 6 - RECORRIDOS Y CIRCUITOS.**

### **6.1 KILOMETROS POR CARRERA.**

**Artículo. 112-** Las pruebas pueden efectuarse en una pista permanente y/o en una pista ocasional (Circuito callejero).



**Artículo. 113-** En los campeonatos NACIONALES, los kilómetros que se deberán correr como mínimo son:

- KF1 - KF2 - Tag Máster - Tag Sénior – Cambios Colombia 50 kilómetros
- KF3 - Tag Júnior o similares 40 kilómetros
- Infantil o similares 32 kilómetros

**Artículo. 114-** Suprimido

**Artículo. 115-** Los kilómetros de cada carrera se deben dividir en un número mínimo de dos (2) series.

**Artículo. 116-** Para el caso de válidas nacionales dobles (dos días con dos series en cada día) o cuando se junten dos validas regionales en un solo día, los kilómetros serán reducidos en un veinte por ciento (20%).

**Artículo. 117-** Para todas las categorías, el recorrido será determinado en el reglamento Particular del evento o por el club organizador. Exceptuando las veces en que el comisario deportivo, lo modifique por casos de fuerza mayor.

**Artículo. 118-** Para determinar el número de participantes que pueda admitir una pista, deberán aplicarse las siguientes reglas:

1. Pistas entre 5 y 6 metros de ancho por 650 metros de largo mínimo: Dos participantes por cada 100 metros.
2. Pistas entre 6 y 8 metros de ancho por 850 metros de largo: Cuatro participantes por cada 100m de longitud de la pista.
3. Pistas entre 8 y 10 más de ancho y más de 850 metros de Largo: Por cada metro suplementario de anchura sobre los 6, un participante más por cada 100 metros de longitud de la pista o fracción que sea superior a 50 metros.

**Artículo. 119-** El número máximo de karts admitidos en pista es de treinta y cuatro (34).

**Artículo. 120-** En pruebas de campeonato, el Comisario Deportivo y por motivos de seguridad, podrá modificar este máximo de karts en las series.

**Artículo. 121-** En la categoría Infantil en todos los casos se pueden sumar 4 pilotos adicionales.

**Artículo. 122-** En Kartodromo, el trazado mínimo será de 700 metros en adelante.



**Artículo. 123- RECORDS.** Se tendrá en cuenta el récord de pista basado en cronometraje oficial de **FCK**.

## **6.2 CIRCUITOS CIUDADANOS.**

**Artículo. 124-** En pruebas a desarrollarse en circuitos callejeros, habrá de presentarse un plano a escala de 1 a 1000 de la pista donde tendrá lugar la competición, debidamente acotado, con la siguiente información, entre otra:

- longitud total del trazado (ancho de pista y longitud total).
- Clase del pavimento.
- Líneas de salida y llegada.
- Lugar destinado a pits, así como el del público.
- Medidas de seguridad adoptadas (protecciones, extinción de incendios, puestos de socorro, ambulancias, fuerza pública, aseos públicos, servicio de combustible, situación de alojamientos, zonas de camping y parking.
- Instalación de vallas de protección en todo el circuito, y/ o en los puntos cuando sea necesario.

**Artículo. 125-** Un circuito ciudadano debe tener las siguientes características:

- Largo mínimo de 550 metros.
- Ancho mínimo de 5.50 metros. Las pacas o llantas de protección no pueden reducir la medida mínima.
- Recta máxima de 200 metros. Si el ancho de la vía es de por lo menos 8 metros útiles en este caso, la recta debe ser interrumpida por una chicana. Si el ancho de la vía es de menos de 8 metros, la recta no puede ser de más de 150 metros.
- El pavimento debe estar en óptimas condiciones y parejo, no puede tener baches, huecos, etc.

**Artículo. 126-** Los circuitos callejeros SIEMPRE deberán ser AVALADOS por la Federación Colombiana de Karts.

**Artículo. 127-** La zona de pits, deberá ser en un solo sitio y de fácil acceso desde y hacia la pista. Esta absolutamente prohibido el ingreso de público a esta área.

**Artículo. 128-** La zona del público debe ser delimitada y vigilada por las autoridades y donde no puede permanecer él público, debe ser anunciado con letreros visibles.

**Artículo. 129-** En las carreras que se efectúen en circuito ciudadano, se prestará atención especial a las protecciones a colocar frente a andenes, sardineles, postes o cualquier otro obstáculo que hubiera al lado de la vía y que pudiera presentar un peligro para los participantes. Las protecciones serán sacos rellenos de material apropiado para



amortiguar la energía del choque, pacas de heno o llantas “forradas en polisombra” y zunchadas entre sí. En todos los casos, los oficiales de carrera se cerciorarán de la solidez de dicha protección y estarán pendientes del vertimiento de su contenido en la pista, lo cual podría aumentar el peligro al cambiar las condiciones de adherencia.

**Parágrafo:** En la revisión previa, el comisario deportivo podrá pedir más medidas de seguridad.

**Artículo. 130-** El número máximo de pilotos admitidos simultáneamente en la pista, está determinado de la misma forma que en las pistas permanentes. En la revisión previa por parte de los comisarios de LA FCK, este número puede ser restringido.

## **CAPITULO 7 - PUBLICIDAD**

**Artículo. 131-** Los participantes podrán llevar en su kart, uniforme o casco, propaganda de tipo comercial, debiendo obtener autorización para ello si el reglamento Particular así lo dispone.

**Artículo. 132-** La propaganda en los karts no podrá en manera alguna, referirse o aludir a política, religión, discriminación racial o étnica. La publicidad referente a bebidas alcohólicas o cigarrillos; se someterá a las restricciones y limitaciones de ley. En caso de categorías infantil y junior, queda prohibida dicha publicidad.

**Artículo. 133-** En caso de transmisiones de televisión o cualquier otro medio de comunicación, estos no podrán cobrar un valor a la **FCK** por propaganda, ni a los pilotos, si no se acordó previamente mediante convenio comercial

**Artículo. 134-** La **FCK** y la entidad organizadora de un evento podrán, reglamentar el uso obligatorio de publicidad para los pilotos durante una competencia. Esta publicidad podrá ir en los paneles, el uniforme, el casco y los carenajes.

**Artículo. 135-** Cuando sea reglamentado el uso de publicidad obligatoria originada en un convenio comercial, este hecho se dará conocer de los pilotos con la debida anticipación. En el mismo documento en que se anuncie la obligación, se hará saber cuántos distintivos y cuáles son los sitios donde se llevará. Nunca podrá utilizar o vender para el patrocinador principal y/o secundario más del 40% del espacio disponible en karts y uniforme y solamente podrán utilizar una de las caras laterales y una de las superiores de los carenajes la otra cara lateral y la otra superior será 100% para el piloto. Parágrafo. Todo piloto está obligado a portar en su uniforme la bandera nacional, nombre del piloto con su respectivo grupo sanguíneo y el escudo de la **FCK**. Los patrocinadores están obligados a suministrar en cada válida todo el kit completo de publicidad, para el equipo y los uniformes sin costo.



**Artículo. 136-** El participante que durante el desarrollo de un evento patrocinado, no porte la publicidad a la cual está obligado; estará sujeto a las sanciones que para el efecto disponga el Código de Disciplina Deportiva. Para nacionales, para Monomarca y otra Categoría acordada con el piloto los términos.

**Artículo. 137-** Ningún participante, sus asistentes o los miembros de su equipo, podrán con ocasión de la realización de un evento de karts, llevar a cabo actividades de publicidad de cualquier índole, a nombre propio o de sus patrocinadores; excepto por aquellas que se limiten a lo expuesto en los Artículos anteriores y exhibir los distintivos del patrocinador en camisetas, sombrillas y demás objetos que sean de uso personal o que se limiten al área de su respectivo pits; siempre y cuando dicho arreglo lo realice con la administración del escenario o con el club que realiza el evento.

**Artículo. 138- Eliminado**

## **CAPITULO 8 - HOMOLOGACIONES.**

### **8.1 REQUISITOS Y OBLIGACIONES PARA CON LA HOMOLOGACION.**

#### **Artículo. 139- Generalidades.**

Los solicitantes para homologaciones de motores, llantas, chasis, y demás implementos de fabricación nacional que sean objeto de homologación, quedan obligados a disponer de piezas de repuesto para la venta. Será igualmente obligatorio entregar a cada comprador una copia de la ficha de homologación legalizada, donde se detallará el número de serie del motor y/o chasis. El **CEFC** se reserva el derecho de NO homologar o anular la homologación, si el solicitante no ofreciera el buen suministro, la calidad, el precio, etc., del material homologado. Para material de Importación el fabricante será corresponsable junto con el solicitante de lo indicado anteriormente.

Las nuevas Categorías deberán ser aprobadas por Asamblea de Clubes, en el momento de la aprobación del presente reglamento, están aprobadas Easy Kart Colombia- Rotax MAX-Rok Cup-X30 Challenge, y las Tag Regionales o nacionales. Y para que una solicitud sea motivo de citación a asamblea deberá presentar un mínimo de 30 deportistas nuevos.

**Parágrafo:** El reglamento con las normativas establecidas para las homologaciones FCK está disponible en la Secretaría **FCK**.

**Artículo. 140- Anulado**

**Artículo. 141- Suprimido**

**Artículo. 142- Suprimido**

**Artículo. 143- Suprimido**



**Artículo. 144- Suprimido**

**Artículo. 145- Suprimido**

**Artículo. 146- Suprimido**

**Artículo. 147-** Se autorizan los motores y chasis homologados por **CIK-FIA** o por la **FCK**. Y los utilizados por los descritos en el Artículo 139.

**Artículo. 148- Suprimido**

## **8.2 HOMOLOGACIÓN MATERIALES, PISTAS Y ESCUELAS.**

**Artículo. 149- Suprimido**

**Artículo. 150-** La Comisión Técnica asesora nombrada para dar sus conceptos con respecto a las homologaciones se debe capacitar igualmente como en el capítulo de oficiales.

**Artículo. 151-** Certificado oficial hecho por la **FCK**, cuando un modelo de chasis, de motor o de material determinado, está construido en series suficientes como para ser clasificado dentro de una de las clases o categorías. Se registrará con el mismo criterio que la homologación internacional.

### **Artículo. 152- Condiciones de la Homologación.**

El material a homologar será de manufacturación nacional y se efectuarán en las mismas fábricas del solicitante; debiendo estar acreditado por la **FCK**. Sin embargo, se admitirá un material de fabricación no nacional cuando:

- Tiene homologación internacional, y ha de cumplir alguna condición especificada por la **FCK** y estas no están o difieren de la ficha internacional.
  
- Se trate de piezas y/o accesorios no principales de material a homologar, No necesitarán ficha de homologación. En caso de divergencias sobre el carácter "Accesorios no principales" decidirá la comisión técnica de la **FCK** y será inapelable. Las solicitudes de homologación de material de importación serán presentadas por un comerciante, acreditado ante el **CEFCK**, y autorizado por el fabricante extranjero.

### **Artículo. 153- Criterios de homologación de categoría y/o motores y equipos**

**A.** La cantidad mínima exigida en material indicado para la inspección de motores o categorías:



	<b>Inspección</b>	<b>Homologación definitiva</b>
Motores	20	20
Chasis Infantil		
Otras categorías	1	10

**B. Validez de la homologación:** Cada homologación será válida por un periodo de 3 años calendario. Podrá ser renovada cada periodo, con solicitud por escrito, antes del 31 de octubre del último año. Pudiendo ser aceptada o rechazada por el comité técnico de la **FCK** (decisión inapelable). En caso de ser aceptada la renovación, el solicitante deberá abonar los derechos de renovación, que serán de la misma cuantía que los derechos de extensión, más gastos de inspección, si esta fuese necesaria.

**C.** Para la categoría Infantil solo se podrá homologar un chasis cada periodo de dos (2) años.

#### **Artículo. 154- Presentación de solicitudes.**

La solicitud de homologación debe ser presentada en el formulario oficial que para el efecto se ha diseñado por la FCK; en la Secretaria de la FCK, acompañada de un compromiso de cancelación de los derechos de homologación que se debe radicar por lo menos un mes antes en cualquier época del año en que se pretenda ensayar el producto en forma temporal.

#### **Artículo. 155- Gastos de Inspección:**

El solicitante tendrá que pagar al inspector todos los gastos ocasionados por la inspección, en los conceptos de: transporte, manutención y alojamiento a los que haya lugar, para hacer la verificación respectiva.

#### **Artículo. 156- Fichas de homologación.**

En todos los casos posibles se utilizarán los modelos tipo internacional. En su defecto se adecuarán a las indicaciones del **CEFCK**.

### **8.3 HOMOLOGACIÓN DE UNIFORMES.**

**Artículo. 157-** Es obligatorio que los uniformes nacionales sean lo más posible similares en su material de nivel 2, reglamentados por la **CIK FIA.**; con la consiguiente homologación del **CEFCK**.

**Artículo. 158-** Todos los overoles deberán tener en el cuello o parte visible la homologación dada por la CIK FIA o el **CEFCK**.



#### 8.4 HOMOLOGACION DE CASCOS.

**Artículo. 159-** Todos los pilotos que participen en pruebas de velocidad deberán llevar un casco conforme a una de las normas siguientes: los homologados CIK o FIA o WKA

**Artículo. 160-** Dentro de un círculo aparecerá una "E" con un número el cual indica el país en el cual este tipo de casco ha sido homologado.

**Artículo. 161-** Debajo del círculo deberá aparecer un número que tendrá que empezar por "02", "03" "04".

**Artículo. 162-** Suprimido

**Artículo. 163-** Suprimido

**Artículo. 164-** Los auriculares de radio montados en el casco están prohibidos.

#### 8.5 LLANTAS HOMOLOGADAS EXTENSIVAS FCK.

**Artículo. 165-** Suprimido

#### 8.6 HOMOLOGACIÓN DE PISTAS.

**Artículo. 166- Generalidades.** Estos criterios definen las condiciones que debería tener un circuito de kartismo para obtener la aprobación de la **FCK**. Soluciones diferentes y/o excepciones solo podrán ser aceptadas si el **CEFCK** lo juzga posible, después de haber estudiado el caso particular, teniendo en cuenta la experiencia ya adquirida sobre el circuito; si se trata de un circuito ya existente, de toda otra circunstancia particular, en caso de ser un circuito nuevo.

**Artículo. 167- Características** Los circuitos sean permanentes u ocasionales, utilizados para la práctica del kartismo, deben tener una longitud mínima de 700 metros, para pruebas regionales **FCK**, para pruebas nacionales **FCK** 850 metros y para pruebas Internacionales 1000 metros.

**Artículo. 168- Distancias requeridas**

1. Largo

➤ **Carné A:** 1000 metros mínimo, en la cual se pueden realizar validas regionales, nacionales e internacionales (para pruebas internacionales la pista debe ser homologada por la CIK).



- **Carné B:** 850 metros mínimo. En la cual se pueden realizar validas regionales y nacionales.
  - **Carné C:** 650 metros mínimo. En la cual se pueden realizar validas regionales ➤
  - Categoría sin caja de Cambios:** 1500 metros máximos.
  - **Categoría Con Caja de cambios:** Sin límite máximo
2. Anchos: 6,50 metros mínimo - 13,00 metros máximo.
3. Pendiente: Longitudinal 5% Máximo 4. Transversal: 10% Máximo 5. Línea Recta:
- **Categoría sin caja de cambios:** 170 metros máximos, debiendo tener por lo menos una recta de 50 metros y otra de 75 metros.
  - **Categoría sin velocidades:** Sin límite.

**Artículo. 169-** Distancia entre circuito:

- **Carné A:** 10 metros.
- **Carné B:** 6 metros.
- **Carné C:** 4 metros.
- **Carné D:** 1 metro con protecciones

**Artículo. 170- Suelo:** Revestimiento de asfalto de calidad reconocida, a todo lo largo de la pista. Podrá tener cemento en los vértices.

**Artículo. 171- Tumbaperros:** Especialmente en los vértices en el interior de la curva, en tantas como se corra el circuito en uno u otro sentido.

**Artículo. 172-** Cantidad de Karts para competencia

- Para pistas hasta 700 metros; entre 8 y 16.
- Para las pistas de 750 a 800 metros 26 máximo.
- Para las pistas de 800 a 1500 metros 34 máximo.
- Para las pistas de más de 1500 metros 60 máximo.
- Para las competencias de duración, él número máximo es de 6 Karts por cada 100 Metros lineales pista.

**Artículo. 173- Instalaciones**

1. Paddock:

- **Carné A:** Un parque reservado a los participantes, junto a la pista, unido a esta por una entrada y una salida claramente diferenciadas. La CIK recomienda un espacio de 6 x 8m por piloto



➤ **Carné B/C:** No es necesario Paddock, bastan 13 unidades de 5 x 5m, 15 unidades de 4 x 4m o 20 unidades de 3 x 3m.

## 2. Parque Cerrado:

➤ **Carné A:** Un parque cerrado es obligatorio y se aconseja el plano establecido por la FCK (distribución, dimensión e instalaciones). La pista de desaceleración deberá presentar, a su entrada, una chicana destinada a disminuir considerablemente la velocidad de los karts. El ancho de las pistas de circulación frente a los Pits y de las de aceleración deberá ser inferior al ancho de dos karts.

➤ **Carné B/C:** Un parque cerrado de 8 x 8m.

3. Sitio cubierto para cronometraje, dirección de carrera - control técnico.

## 4. Pesaje:

➤ **Carné A:** Un puesto cubierto para la Báscula en los dos costados, en caso de invertir el sentido de giro.

➤ **Carné B/C:** No es necesario cubierto

## 5. Seguridad:

➤ **Carné A:** Un puesto de primeros auxilios, disponiendo al menos de dos ambulancias y un personal especializado.

➤ **Carné B/C:** Un puesto fijo que puede ser cubierto por una ambulancia.

➤ Extintores ubicados en todos los pits (suministrados por competidores en su mesa de trabajo).

➤ Un sitio de parqueo para pilotos y fabricantes acreditados cercano a los pits.

➤ Instalaciones sanitarias adecuadas.

➤ Todos los puestos deben estar numerados.

## 6. Recintos cerrados e Independientes

➤ **Carné A:** Sala de comisarios deportivos, Oficina de Carrera, Oficina FCK, sala de reunión de pilotos, sala de Prensa, sala revisión técnica. En caso que se carezca de estas instalaciones podrán proveerlas con carpas u oficinas movibles. A estos recintos no puede tener acceso el público.

➤ **Carné B/C:** Sala de revisión técnica.

## 7. Otros.

➤ **Carné A:** Semáforo de salida, sonido Integrado al Kartodromo.

➤ **Carné B/C:** Megáfono, Pódium mínimo tres pilotos.



#### **Artículo. 174- Protección de los Pilotos.**

Cuando no se disponga de una Zona de seguridad totalmente despejada del mínimo entre vías, los límites del circuito deberán ser materializados por una protección continua compuesta por materiales robustos, pero a la vez, lo suficientemente ligeros como para que no representen ningún peligro para los pilotos. Algunas de las protecciones son:

- Pacas de heno debidamente forradas.
- Maletines o barreras de plástico no astillable.
- Llantas amarradas entre sí, máximo 5 por línea y cuatro en lo alto tipo automóvil.

**Parágrafo:** En lo posible las llantas irán atrás de una línea de pacas según la seguridad lo requiera.

**Parágrafo:** La utilización de llantas solas no es recomendable.

**Artículo. 175-** El trazado de la pista debe señalarse en forma ininterrumpida, por dos bandas de color que destaquen nítidamente las bermas del pavimento.

**Artículo. 176-** Las protecciones deben tener un mínimo de un metro (1m) de altura. Si existieran obstáculos que ofrecieran peligro a los corredores, tales como postes, árboles, mallas, construcciones etc. estos deberán estar mínimo a 3,50m de la cinta asfáltica y deberán protegerse eficazmente. (Pacas de heno o maletines acrílicos). Cada caso concreto se analizará particularmente por el **CEFCK**, previo cumplimiento de requisitos de seguridad y cada trazado de pista.

**Artículo. 177-** A toda pista permanente se le concederá o renovará la homologación por un año calendario; previo pago de los derechos establecidos, siendo requisito indispensable, presentar la solicitud con un tiempo mínimo de 60 días antes de la reinauguración.

#### **Artículo. 178- Protección al Público**

- **Carné A:** El Kartodromo debe prever un sitio adecuado para él público. Deberá estar separado de la pista por una protección cerrada y eficaz de una altura mínima de 1,50m. Encontrándose por lo menos a 6m de la pista. El área de cronometraje deberá estar a una distancia mínima de la cinta asfáltica de 5m y protegida con una malla de altura mínima de 1,50m. Igualmente cualquier recta sobre todo la salida del vértice de la curva.
- **Carné B/C:** El Kartodromo debe prever un sitio adecuado para él público. Deberá estar separado de la pista por una protección cerrada y eficaz de una altura mínima de 1,50m. Encontrándose por lo menos a 3,5m de la pista. El área de cronometraje deberá estar a una distancia mínima de la cinta asfáltica de 2m y protegida con una malla de

altura mínima de 1m. Igualmente cualquier recta sobre toda la salida del vértice de la curva.

➤ En circuitos temporales donde existieran muros en las rectas el área de competencia deberá estar mínimo a 4m de distancia del muro y éste protegido con pacas de heno. Una línea demarcará esta distancia o en su defecto una línea de conos a lo largo del muro.

#### **Artículo. 179- Aspectos Sanitarios**

➤ **Carné A/B/C:** Baños para pilotos y público, los aceites sobrantes si los hubiera se deben recolectar en canecas; Cumplir con las normas que protegen el medio ambiente y controlar las pruebas de decibeles permitidos.

➤ **Carné D:** En caso que la pista se homologue para alquiler de karts deberán contar con balaclavas desechables que se le entreguen a cada persona, los cascos deben lavarse cada tres meses y cambiarles los forros interiores por lo menos cada año. Los timones y los asientos se deben desinfectar todos los días.

### **8.7 HOMOLOGACIONES E INSPECCIONES OBLIGATORIAS FCK.**

#### **Artículo. 180- Criterios de homologación de circuitos:**

La homologación es obligatoria para todo circuito en donde se desarrolle una prueba.

**Artículo. 181- Inspecciones obligatorias:** La inspección es obligatoria para:

➤ Los nuevos circuitos destinados a pruebas regionales o nacionales.

Los circuitos antiguos utilizados por primera vez para una prueba de campeonato, trofeo o copa **FCK** o cambio de la categoría C a D.

➤ Los antiguos circuitos y/o callejeros ya utilizados para un campeonato, trofeo o copa **FCK**, pero cuyas instalaciones de seguridad o la pista hayan sufrido modificaciones importantes.

➤ Los circuitos cuyas instalaciones sean temporales y montadas justo antes de la prueba serán inspeccionados al menos 24 horas antes del inicio de cada prueba.

#### **Artículo. 182- Estudio Previo a toda inspección:**

Los proyectos de nuevos circuitos o de modificaciones importantes en circuitos ya existentes, deben ser enviados al **CEFCK**, para los primeros consejos técnicos (para consulta), en lo que respecta a la conformidad con los criterios de seguridad y comunicándolo a la comisión.

#### **Artículo. 183- Procedimiento de Inspección**

➤ Toda solicitud de inspección debe ser hecha ante el **CEFCK**, en una ficha de solicitud oficial, por clubes o propietarios de circuitos individuales.

- Para toda inspección, el inspector deberá verificar todas las instalaciones y los dispositivos de seguridad del circuito y hacer las recomendaciones que se impongan para asegurar que estos, así como los servicios necesarios (servicio médico, contra incendios, comisarios de ruta, control de carrera, higiene y público), estén de conformidad con los criterios de seguridad y con las directivas directrices del **CEFCK** y se adapten al tipo de carrera prevista.
- Dentro de los 15 días posteriores a la inspección, el inspector someterá al comité copias del informe que comprenderá todas las recomendaciones referentes a las medidas a tomar o las mejoras a prever.
- El solicitante tendrá dos semanas como máximo para dar a conocer sus comentarios sobre dicho informe, en ausencia de todo comentario, el informe será considerado como definitivo y el programa de ejecución de las mejoras exigidas, como aceptado. Si por el contrario, después de este periodo de dos semanas, persistiera un desacuerdo entre el solicitante y el inspector, el **CEFCK** lo examinará y en último caso resolverá.
- El solicitante debe informar al comité del cumplimiento satisfactorio de los trabajos exigidos por el informe y debe proporcionar pruebas fotográficas u otras, si estas son juzgadas necesarias.

#### **Artículo. 184- Consecuencias de una inspección FCK:**

1. Después de una inspección y del cumplimiento satisfactorio de los trabajos exigidos, el **CEFCK** entregará, ya sea un carnet de tres años en categoría A, B o C, o bien un carnet provisional.

- **Categoría A:** Homologación para pistas de 1000m, que cumplan las especificaciones reglamentadas y aptas para pruebas internacionales, nacionales y regionales.
- **Categoría B:** Homologación para pistas de 850m que cumplan las especificaciones reglamentadas y aptas para pruebas, nacionales y regionales.
- **Categoría C:** Homologación para pistas de 650m que cumplan las especificaciones reglamentadas y aptas para pruebas regionales.

**Parágrafo:** Los campeonatos Internacionales (excepto invitaciones) serán otorgados por la CIK y el aval de la pista será igualmente otorgado por estos.

2. Un carné provisional será válido por 6 meses solamente y será entregada en caso que el programa de trabajos exigidos sobrepase la fecha de desarrollo de la primera prueba sobre la pista.

3. Sin embargo, independientemente del periodo de carné que falte cumplir, todo circuito que reciba una prueba de **FCK** deberá ser objeto de una inspección de verificación tres meses antes de la prueba.



4. Un carné es válido a condición de que el circuito sea mantenido en el estado en que estaba en el momento en que se entregó dicho carné. En su defecto, el carné podrá ser retirado

**Artículo. 185-** Obligaciones Financieras: El solicitante es responsable frente a la **FCK** y al inspector de los gastos de inspección y derechos de carnets debidos a la Homologación del circuito por la FCK, Homologación de campeonatos \$1.500.000; que se cancelaran en tres (3) contados iguales durante las tres (3) primeras válidas del año. Homologación de campeonatos regionales (Nariño, Antioquia, Valle, Meta y Otros) \$450.000. A los valores citados se le adicionan los impuestos a los que haya lugar

1. Ante al Inspector:

- Gastos de desplazamiento del inspector.
- Alojamiento en hotel y comidas, si el inspector debe pasar la noche allí.
- El importe total de dichos gastos será abonados directamente, en moneda legal al delegado FCK, el mismo día de la inspección.

2. Ante la **FCK**.

Contribución para los derechos de carné de un (1) año y provisional por un evento.

- Categorías A,B,C y D; Un (1) salario mínimo legal mensual vigente (1 SMLMV). Estudio previo: \$ 300.000 (descontable de la homologación de la pista).
- Homologación Chasis: Dos salarios mínimos legales mensuales vigentes (2SMLMV)
- Homologación uniformes: Un salario mínimo legal mensual vigente (1 SMLMV) por categoría.
- Homologación de Escuelas un (1) salario mínimo mensual legal vigente, por un año.
- Homologación de campeonatos \$1.500.000; que se cancelaran en tres (3) contados iguales durante las tres (3) primeras válidas del año
- A los valores citados se le adicionan los impuestos a los que haya lugar.

**Artículo. 186-** Para las pruebas **FCK**, los circuitos deben ser inspeccionados al menos Un (1) mes antes de la primera prueba nacional o 10 días antes para regionales, por un miembro del CEFCK o a quien ellos determinen.

**Artículo. 187-** Ninguna homologación o carné será otorgada antes de que se reciba por escrito un compromiso de pago; o en su defecto, que todos los gastos y derechos hayan sido pagados en su totalidad.

**Artículo. 188- Suprimido.**

## 8.8 HOMOLOGACIÓN DE ESCUELAS DE CAPACITACIÓN A NIVEL COMPETITIVO Y RECREATIVO.

**Artículo. 189-** Generalidades. Ninguna Escuela puede realizar cursos en un lugar no avalado por el **CEFCK** y ningún lugar avalado por el **CEFCK** puede realizar cursos de escuelas no avaladas por el **CEFCK**. Para obtener el aval de la **FCK** para escuelas en general, deberán enviar la debida solicitud por escrito teniendo en cuenta los siguientes requisitos:

### 1. Pensum a seguir.

- **Competitivas:** mínimo dos (2) días
- **Recreativos:** mínimo un (1) día

### 2. Pistas.

- **Nivel competitivo:** pistas con carné A, B o C
- **Nivel recreativo:** pistas carné A, B, C o D

### 3. Equipos Requerido:

- **Nivel Competitivo:** Karts en tres categorías (infantiles- Júnior o más). Podrán entrar pilotos desde los 4 años.

### 4. Otros:

- Deberán contar con cascos homologados mínimo DOT3 por lo menos para motos.
- Deberán contar con cuelleras.
- Las llantas a utilizar deben ser de las homologadas y/o utilizadas por cualquier categoría en Colombia
- Disponer de un catálogo.
- Disponer de videos instructivos.
- Disponer de un temario – examen.
- Disponer de un conferencista en el tema de “Conducta Deportiva “(Puede ser mismo profesor).

### 5. Instructores:

- Reconocidos por el **CEFCK**, en cuanto a carnés obtenidos en los cinco últimos años, pilotos o preparadores que hayan competido y hayan quedado por lo menos entre los tres primeros puestos de campeonatos, activos o que a juicio de la Escuela tengan capacidad siempre y cuando la escuela este avalada en la federación y cumplan con el curso de 12 horas de la misma Escuela.
- La experiencia en otras Escuela de Kartismo o similares será tomada en cuenta.

➤ Tanto pilotos como preparadores deberán actuar y/o dictar los cursos a través de una escuela homologada para que los alumnos puedan obtener el carné.

**Artículo. 190-** Una vez aprobada para realizar los cursos se debe tener en cuenta que:

➤ Que los inscritos tengan EPS obligatoria y/o seguro médico o medicina prepagada, y/o manilla de seguros.

➤ Que deben presentar RH certificado.

➤ Que expresamente los padres determinen la existencia de alergias.

➤ Que se tenga el permiso el permiso de la pista o Kartodromo.

➤ Que no debe haber otras actividades simultáneas en la pista o en el Kartodromo.

## SEGUNDA PARTE DEPORTIVA

### CAPITULO 9 - BANDERAS DE SEÑALIZACIÓN

**Artículo. 191-** Respecto a la vigilancia de la pista, el director de carrera (o su adjunto) y los puestos de comisarios de pista deberán contar con el uso de señales para contribuir a la seguridad de los pilotos y hacer respetar el reglamento. Estas señales son transmitidas durante el día por banderas de diferentes colores y en las noches por luces de diferentes colores.

**Artículo. 192-** Las dimensiones mínimas de todas las banderas serán 70 x 90cm, salvo la bandera roja y bandera a cuadros que serán como mínimo de 90 x 110cm.

**Artículo. 193-** Los competidores deberán en todo momento observar y obedecer las señales de los comisarios y oficiales transmitidas por medio de las banderas de señalización.

**Artículo. 194-** Banderas usadas por la dirección de carrera o su adjunto.



**Bandera Nacional:** Esta bandera señalará la salida a la carrera. La señal de salida de la carrera puede ser dada por medio de una señal luminosa verde, bien visible desde todo

lugar de la parrilla de salida. Esta bandera podrá ser reemplazada por una bandera verde.



#### **Bandera a cuadros blancos y negros:**

- **Enrollada:** Falta una vuelta para que finalice la competencia.
- **Agitada:** Significa el final de competencia. El piloto debe disminuir la velocidad y dirigirse a pesaje y parque cerrado, usando el recorrido completo de la pista.



**Bandera negra con disco naranja (Bandera hamburguesa):** Esta bandera indica al piloto que su karts tiene problemas mecánicos que pueden arriesgar su integridad o la de otros participantes y que debe detenerse en pits inmediatamente. El piloto podrá reintegrarse a la carrera cuando los problemas mecánicos hayan sido resueltos a satisfacción del comisario técnico. Debe enseñarse estática y acompañada del número del karts al que se le avisa. Solo se muestra por tres (3) vueltas consecutivas, el incumplimiento de esta acarrea Sanción disciplinaria.



**Bandera diagonal:** Representa una advertencia, indicando al piloto una amonestación por conducta antideportiva. No debe mostrarse más de una vez. Se exhibirá estática y acompañada del número del kart al que se le avisa.



#### **Bandera negra:**

- **Con tiempo:** El piloto será sancionado con tiempo en segundos, que serán sumados al tiempo total de competencia. Se exhibirá estática y acompañada por un

panel con el número del competidor y el tiempo de la sanción. El piloto NO deberá ingresar a los pits.

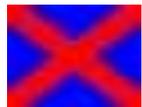
➤ **Sin tiempo:** El piloto debe dirigirse inmediatamente a los pits, se exhibirá acompañada del número del competidor, y cumplirá un stop and go o la exclusión de la serie, manga o competencia.

Será ordenada por el comisario deportivo y mostrada por el director o director adjunto y solamente en la torre de control.



**Bandera roja:** Esta bandera tiene los siguientes significados:

- Significa el fin del tiempo de entrenamientos y clasificación.
- Usada por el jefe de pits, indica que no se puede ingresar a la pista.
- **Extendida:** La carrera va a ser suspendida, levante la mano, disminuya la velocidad, conserve la fila y prepárese a parar.
- **Agitada:** La carrera ha sido suspendida, levante la mano y deténgase en fila india en la línea de salida.
- **Estática en meta:** pista cerrada.



**Bandera azul y roja (doble diagonal):** Se exhibirá acompañada del número del competidor quien deberá parar antes de que sea doblado o también cuando ha sido sobrepasado por la cabeza de carrera. Podrá ser utilizada únicamente en competencias donde participen más de 24 pilotos y no sean categorías mezcladas.

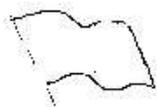
**Artículo. 195-** Las banderas hamburguesa, diagonal y negra podrán ser presentadas en otros lugares diferentes a la línea de salida si se considera necesario.



**Artículo. 196-** Banderas usadas por los puestos de control (comisarios).



**Bandera azul:** Es presentada normalmente agitada a los pilotos que van a ser adelantados, teniendo una vuelta perdida como mínimo, o al piloto que va a ser doblado. Su significado es el siguiente: Le llegó quien lo va a doblar, ceda el paso sin cambiar la línea de carrera, dejarle el paso libre inmediatamente, indicando el lado de la pista por el cual se va a dejar el paso y reduciendo la velocidad para facilitarle la maniobra.



**Bandera blanca:** Deberá ser agitada. Se emplea para indicar a un piloto que hay un karts mucho más lento en la parte de la pista controlada por el puesto.



**Bandera amarilla:** Es una señal de peligro, disminuir la velocidad, prohibido adelantar a otros vehículos. Debe ser mostrada a los pilotos de dos formas, con los siguientes significados.

- **Una sola bandera agitada:** Reduzca la velocidad, no adelante y esté preparado a cambiar de dirección. Hay un peligro en el borde o en una parte de la pista.
- **Dos banderas agitadas:** Reduzca la velocidad, no adelante y prepárese a cambiar de dirección o a detenerse. Un peligro obstruye total o parcialmente la pista.

Cuando se exhibe una bandera amarilla, es totalmente prohibido adelantar en la zona comprendida entre el puesto donde se exhibe la bandera hasta el puesto de comisarios con bandera verde desplegada.

Si por efectos de mayor velocidad de quien viene atrás al entrar a la zona de amarilla efectúa el sobrepaso deberá permitir el sobrepaso de los pilotos que paso.



**Bandera verde:** Esta bandera tiene los siguientes significados:

- Se empleará para indicar que la pista está despejada y debe estar agitada en el puesto de comisarios inmediatamente después del incidente que haya necesitado la utilización de una o varias banderas amarillas.
- Podrá indicar igualmente la salida para la(s) vuelta(s) de calentamiento, inicio de una sesión de ensayos, clasificación o la largada de la carrera. Bajo orden del director de carrera.



**Bandera amarilla con bandas rojas:** Deterioro de la adherencia (por ejemplo: aceite, charco de agua, pista resbaladiza), después de una tormenta, pasó de una superficie seca a una resbaladiza; en este último caso, la presentación de la bandera estará acompañada por una mano levantada hacia el cielo. Esta bandera se presentará durante 4 vueltas como mínimo a menos que la superficie retorne a la normalidad antes.

**SLOW**

#### **CARTEL SLOW:**

**Artículo. 197-** Se podrá utilizar la bandera azul y roja (doble diagonal), en todas las series y en todas las categorías en las cuales se presenten en pregrilla a partir de veinticuatro (24) pilotos. Será mostrada por el director de la competencia en la torre de control, cuando el piloto que va a ser sobrepasado cruza la línea de meta y el piloto que va a alcanzarlo ya recorrió el 75% del circuito. Si el piloto retirado ha completado más del 60% de las vueltas pactadas obtendrá el puntaje que le corresponde a su ubicación.

**Artículo. 198-** El competidor que no entre a pits después de habersele mostrado en la torre de dirección la bandera azul y roja (doble diagonal) con el número será desclasificado de la manga.

**Artículo. 199-** Los Comisarios Deportivos podrán impedir la salida o detener (por medio de las banderas apropiadas previstas en el RDN) a todo piloto en infracción técnica o deportiva. Durante el desarrollo de una carrera, el piloto, encontrándose en infracción del reglamento técnico, se le enseñará la bandera negra con disco naranja (problemas técnicos) y su número, por lo que deberá, obligatoriamente, parar en los pits o en una zona autorizada en el reglamento particular arreglar el desperfecto y volver a salir.

## CAPITULO 10 - OFICIALES.

**Artículo. 200-** 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

**Artículo. 201-** Artículo del Código Deportivo Internacional CIK-FIA.

### **ARTÍCULO 11.4 NOMBRAMIENTO DE LOS OFICIALES CIK-FIA**

**11.4.1 Al menos uno de los comisarios deportivos y un técnico serán nombrados por la ASN que organiza o que expide el Permiso de Organización para la Prueba.**

**11.4.2 Los demás oficiales serán nombrados por el Organizador, sin perjuicio de su aprobación por la ASN interesada. De la resolución de FCK o la del Club Organizador DE LA TERNA PRESENTADA.**

**En caso que la Categoría lo quiera, podrá optar por permitir que el **CEFCK** nombre a todos los oficiales de competencia, para lo cual enviara una carta en cada caso.**

**Artículo. 202-** Todos los oficiales deberán figurar con su número de carné y su cometido específico en el Reglamento Particular de la prueba o en un Anexo al mismo.

**Artículo. 203-** La representación deportiva (uno) de una terna presentada por el club organizador y técnica (uno) en un evento avalado por el **CEFCK**, serán designada por la comisión de juzgamiento de la misma.

**Artículo. 204- Suprimido.**

**Artículo. 205-** Ningún directivo del evento podrá competir en éste.

**Artículo. 206-** Los directivos de una competencia, los de las comisiones estatutarias y los de cualquier otra, deberán ser personas calificadas para el cumplimiento de sus respectivas funciones. Para su nombramiento, deberán cumplir los siguientes requisitos:

- Deberán realizar un curso de administración deportiva mínimo de 20 horas, para cargos de comisarios deportivos, director de competencia, director adjunto y comisario técnico.
- Presentar y aprobar un examen del Reglamento deportivo nacional (RDN)
- **Regionales:** Experiencia acreditada mínimo de seis (6) meses en actividades relacionadas con el kartismo, automovilismo y/o motociclismo en puestos de comisarios de ruta, pesaje, abastecimiento, etc.



➤ **Nacionales:** Experiencia acreditada de dos (2) años en actividades relacionadas con el kartismo, automovilismo y/o motociclismo en puestos de comisarios de ruta, pesaje, abastecimiento etc.

**Artículo. 207-** En caso que uno de los directivos tenga vínculos en tercer grado de consanguinidad o primero de afinidad civil con alguno de los participantes deberá ponerlo en conocimiento para ser remplazado en la categoría que ocurra el hecho por otro directivo. En todo caso respetando la ley colombiana deportiva en cuanto a que la ley disciplinaria de carrera no la pueden ejercer, directivos, fiscales, de clubes y federaciones. Se exceptúan los de credenciales internacionales.

### 10.1 COMISARIOS DEPORTIVOS.

**Artículo. 208-** Los comisarios deportivos son la máxima autoridad de una competencia, son autónomos en las decisiones de carrera y tienen plenos poderes para hacer respetar y cumplir el código deportivo internacional (CDI), el reglamento deportivo nacional (RDN) y los reglamentos generales y particulares.

**Artículo. 209-** Las decisiones de los comisarios deportivos deberán ser colegiadas, y estarán conformados por colegios de números impares. Igualmente las decisiones deben adoptarse mediante resolución motivada. En el reglamento particular deberá figurar el presidente del colegio de comisarios deportivos y siempre su voto será decisorio en caso de empate.

**Artículo. 210-** Los comisarios deportivos no son, en ningún momento, responsables de la organización administrativa del evento; esto corresponde al director de competencia, por esta razón no tendrán ninguna injerencia en la organización ni distribución del material humano y físico.

**Artículo. 211-** Los comisarios deportivos, en su condición aludida; solo dependen de la **FCK**, y en consecuencia sólo son responsables ante ella.

**Artículo. 212-** Las funciones de los comisarios deportivos incluyen los siguientes aspectos, pero no se limitan a las siguientes:

- Presidir el tribunal de carrera.
- Decidir las sanciones a ser aplicadas en el transcurso de las competencias (amonestación, multa, penalización en tiempo o exclusión de la carrera).
- Autorizar una nueva salida de acuerdo al RDN
- Dictar las modificaciones que fueren necesarias en las clasificaciones y adjudicar las nuevas ubicaciones según lo anterior, notificando por resolución a los pilotos involucrados.



- Expulsar a cualquier persona de la zona de la pista y los pits, cuando su comportamiento así lo justifique, o cuando este bajo los efectos de sanción vigente del tribunal deportivo.
- Aplazar una competencia por razones de caso fortuito o fuerza mayor; o por no cumplimiento de las garantías de seguridad del evento por parte del organizador.
- Modificar el programa, en lo que respecta a las líneas de salida, o cualquier otro detalle acorde con la solicitud del director de carrera o del comité organizador para garantizar mayor seguridad para los competidores y del público.
- Son los únicos autorizados para ordenar sacar las banderas roja, diagonal y la negra y podrán ser usadas en puestos especiales predeterminados distintos a la línea de meta.
- No permitir competir a cualquier piloto o karts que consideren peligroso o que haya sido reportado como peligroso por el director de carrera.
- Excluir de la competencia a cualquier piloto, mecánico, o asistente que se considere o haya sido reportado por el director de carrera o por el comité organizador, como no elegible para tomar parte de la competencia, que haya presentado conductas impropias o prácticas fraudulentas.
- Firmar los tiempos de clasificación de cada piloto, que serán entregados por los cronometradores.

## 10.2 DIRECTOR DE COMPETENCIA.

**Artículo. 213-** El Director de Carrera dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación:

- 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.
- Ordenar la detención de cualquier competidor (en cumplimiento de lo dispuesto en el presente Reglamento), cuya decisión debe ser notificada a través de un comisario deportivo.
- Suspender 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.
- El procedimiento de salida. (Observar lo dispuesto en el artículo 365)
- Realizar las verificaciones administrativas y técnicas a cada participante. (Carné, credenciales, inscripción de motor, transponder, etc.)



- Asegurar el orden sobre el escenario, en colaboración con las autoridades civiles, policivas y militares especialmente designadas para velar por la seguridad pública.
- Comprobar que todos los directivos y oficiales de competencia, estén en sus puestos y notificar al comisario deportivo de la ausencia de alguno de ellos.
- Supervisar a los competidores en sus karts e impedir a todo piloto excluido, suspendido o descalificado participar en las competencias para los cuales no está calificado.
- Proveer a los demás oficiales de la información y los medios necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
- Comprobar que cada kart es conducido por el piloto designado y que porte su respectivo número de identificación de acuerdo con lo establecido en el programa.
- Agrupar los karts por sus diversas categorías, supervisar la conformación de grillas de partida y dar la salida.
- Proponer a los comisarios deportivos las modificaciones o rectificaciones que considere pertinentes y acatar lo decidido por estos.
- Recibir las reclamaciones por escrito y dar inmediato traslado de ellas a los comisarios deportivos.
- Verificar el correcto funcionamiento del cronometraje, zona de seguridad, ambulancias, bomberos, zona de pits y demás seguridad de la competencia.
- No permitir en la torres de dirección el ingreso de personas ajenas a las autoridades deportivas del evento o integrantes del comité ejecutivo.
- Informar a cronometraje sobre cambios o adiciones en pilotos inscritos.
- Las demás que sean de la naturaleza de su cargo.

**Artículo. 214-** El Director de Carrera deberá mantenerse en la zona de control y en contacto por radio 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.

**Artículo. 215-** En un evento en que haya varias competencias, podrá haber un director por cada una de ellas; caso en el cual sus funciones se limitan exclusivamente a la competencia designada. Si el director de carrera nombrado no se hace presente en el evento, este será remplazado por un director suplente.



**Artículo. 216-** Podrá actuar como juez de hecho y la información suministrada prevalecerá y será utilizada oficialmente para la toma de cualquier tipo de decisión, por parte del colegio de comisarios.

**Artículo. 217-** El Director de carrera en ningún momento está facultado para IMPONER SANCIONES O MULTAS dentro de un evento.

### 10.3 DIRECTOR ADJUNTO.

**Artículo. 218-** Es la persona que asiste al director de competencia y en caso de que el director falte debe tomar las funciones que por reglamento le corresponden al director de competencia.

**Artículo. 219-** Podrá actuar como juez de hecho y la información suministrada prevalecerá y será utilizada oficialmente para la toma de cualquier tipo de decisión, por parte del colegio de comisarios.

**Artículo. 220-** Las funciones del director adjunto incluyen, pero no se limitan a las siguientes:

- Deberá estar al tanto de la organización de los comisarios de pista al momento de conocer el circuito que se realizará y que fue aprobado en el reglamento particular del evento.
- Deberá estar al tanto de los implementos necesarios para el trabajo de los comisarios de pista y para la realización del evento, tales como: radios, banderas, uniformes, listados de participantes, listado de oficiales de competencia y todo lo necesario para que las autoridades de competencia puedan realizar bien su trabajo.
- Se encargará de aplicar y notificar las sanciones emitidas por el colegio de comisarios.
- Sera el enlace directo entre el cronometraje oficial y las autoridades de competencia.
- Las demás que por su cargo le sean asignadas.
- Sera el enlace entre los designados y la categoría en los eventos.
- Portar adecuadamente y en perfecto estado los uniformes e insignias entregados por la **FCK**.
- Presentarse debidamente uniformado a los actos protocolarios.

#### 10.4 COMISARIOS TÉCNICOS.

**Artículo. 221-** Los comisarios técnicos velarán por el integro cumplimiento de los reglamentos técnicos de cada categoría y para ello harán las revisiones que consideren pertinentes. Podrán ser asistidos por auxiliares técnicos, comisarios de pesaje, comisarios de pits y comisarios de parque cerrado, quienes se pondrán a su disposición para lo que sea menester.

**Artículo. 222-** Los comisarios técnicos son autónomos en la parte técnica de las competencias. Cuando estos consideren que una situación debe ser sancionada, informará por escrito al colegio de comisarios asignado para el evento; y estos a su vez estudiarán el caso y si lo consideran impondrán las sanciones correspondientes.

**Artículo. 223-** La comisión técnica del evento en lo posible realizará la revisión de los equipos en la ciudad sede del evento el día mismo de la terminación de las competencias con presencia del preparador registrado por el piloto o un delegado.

**Artículo. 224-** Si por alguna circunstancia, es necesario verificar algunas partes mecánicas de los karts participantes post-competencia, son los comisarios técnicos quienes determinan la fecha, hora y lugar, donde se realizarán dichos trabajos y se tomaran las medidas necesarias. Dichas revisiones se efectuarán siempre en presencia de un miembro del colegio de comisarios nombrado para el evento. Una vez terminada la revisión, presentarán un informe, al comité ejecutivo con copia al colegio de comisarios quienes impondrán las sanciones si así lo amerita. Este informe se debe presentar al día siguiente de realizada la revisión post-competencia. En caso de necesidad o duda de alguna pieza podrá consultarse con los fabricantes y/o CIK y la decisión se tomara después de recibida la respuesta; pero los resultados serán emitidos extraoficialmente.

**Artículo. 225-** Cuando se realice retención de equipos o de piezas se levantara un acta, la sola entrega del ítem da entender que el piloto acepta y acuerda la retención. El acta deberá ser firmada por el comisario técnico, deportivo y no necesariamente por el piloto implicado.

**Artículo. 226-** Las funciones de los comisarios técnicos incluyen, pero no se limitan a las siguientes:

- El (Los) comisario(s) técnico(s) debe asistir a la reunión de autoridades y a la de pilotos con el objetivo de dar solución a las dudas que surjan en materia técnica.
- Durante la competencia, podrá sugerir al director de carrera mostrar la bandera hamburguesa a un karts que presente alguna falla técnica, o porque su estado reviste peligro alguno para los otros Participantes.



- Al final de la competencia son los encargados de realizar el parque cerrado, tomar las medidas técnico-mecánicas que consideren necesarias. Deben informar por escrito oportunamente cualquier anomalía encontrada, al director de carrera y al colegio de comisarios para que se emitan las sanciones correspondientes.
- Son los encargados de hacer la revisión técnica pre-carrera para evaluar las verificaciones técnicas de cada kart
- **COMISARIOS DE PESAJE Y ABASTECIMIENTO.**

**Artículo. 227-** Los comisarios de pesaje son los encargados de todas las verificaciones relacionadas con el peso. Comunicar los resultados de sus verificaciones al comisario deportivo habiendo firmado el piloto la planilla de pesaje en caso de estar por debajo del peso o en su defecto dos testigos.

**Artículo. 228-** Los comisarios de abastecimiento, están encargados de vigilar todas las operaciones de abastecimiento de los karts durante una competencia y de hacer respetar las disposiciones correspondientes al reglamento particular. Están bajo las órdenes del director de carrera y del comisario técnico a quien deben notificar inmediatamente toda infracción cometida por un competidor. Al terminar cada competencia, deben dar cuenta de su misión al director de carrera y al comisario técnico, por escrito según las instrucciones que haya recibido.

#### **10.5 COMISARIOS DE PISTA.**

**Artículo. 229-** Los comisarios de ruta o banderas, ocupan, a lo largo del recorrido, los puntos que les son asignados por el director de carrera. Desde el momento de iniciarse las competencias, cada comisario de pista, está bajo órdenes del director de carrera, a quien debe dar razón inmediatamente por los medios que disponga de todos los accidentes e incidentes que puedan producirse en la sección cuya vigilancia corresponde a su puesto. Al final de cada competencia, deben remitir al director de carrera un informe escrito o verbal según se le solicite sobre los incidentes o accidentes ocurridos en el sector de pista bajo su cuidado.

**Artículo. 230-** Las funciones de los comisarios de pista incluyen, pero no se limitan a los siguientes aspectos:

- Serán los responsables del manejo de las banderas de señalización acorde con el significado de cada una de ellas.
- Antes de iniciar la competencia, deben revisar que su sector de pista se encuentre en perfectas condiciones y que cuenten con todos los materiales necesarios para su buen funcionamiento.



- Deberá informar al director de competencia los incidentes o accidentes que se presenten en el sector de pista a su cuidado.
- Dar utilización efectiva y concreta al equipo de comunicación respetando las normas de comunicación.
- Portar adecuadamente y en perfecto estado los uniformes e insignias entregados por la **FCK**.
- Presentarse debidamente uniformado a los actos protocolarios.

**Artículo. 231-** Los comisarios de ruta actuarán como jueces de hecho y la información suministrada prevalecerá y será utilizada oficialmente para la toma de cualquier tipo de decisión, por parte del colegio de comisarios.

**Artículo. 232- Eliminado**

#### **10.7 COMISARIOS DE PITS Y PREGRILLA.**

**Artículo. 233-** Los comisarios de pits, estarán encargados de vigilar todas las operaciones de los karts en la zona de pits y boxes durante el evento y harán cumplir las normas reglamentarias y de seguridad en tales zonas.

**Artículo. 234-** Estarán bajo las órdenes del director de competencia y/o el jefe de pits, a los que deberán informar inmediatamente toda infracción cometida.

**Artículo. 235-** Los comisarios de pregrilla, serán los encargados de organizar las respectivas categorías que deben salir a competencia, y deberán realizar las respectivas verificaciones para evitar inconvenientes dentro de la pista.

**Artículo. 236-** Estos jueces actuarán como jueces de hecho y la información suministrada, prevalecerá y será utilizada oficialmente para la toma de cualquier tipo de decisión, por parte del colegio de comisarios.

#### **10.8 CRONOMETRADORES Y CUENTA VUELTAS.**

**Artículo. 237-** Los siguientes son los deberes principales de los cronometRADORES:

- Ponerse a disposición del director de la competencia al comienzo de la misma y recibir las instrucciones que este les dé.



- Emplear para el cronometraje únicamente los equipos aceptados por el **CEFCK** y/o los clubes.
- Establecer los tiempos empleados por cada piloto en el recorrido.
- Llevar las planillas de competencia por sistemas o manuales (cuenta vueltas) y establecer las posiciones de los pilotos al cabo de cada competencia.
- Redactar y firmar bajo su responsabilidad, los informes de su actividad y hacerlos llegar al director.
- Entregar los resultados oficiales al presidente del colegio de comisarios para que sean realizados, firmados y autorizados para su publicación.
- Entregar y recoger los transponder de la FCK a cada piloto, previa la verificación de su funcionamiento.
- El piloto será responsable del transponder que le sea asignado.

#### **10.9 INFORMES OFICIALES DE COMPETENCIA.**

**Artículo. 238-** Después de celebrada la prueba y dentro de los dos días hábiles siguientes, los directivos deberán presentar a la **FCK** un informe de competencia, teniendo en los siguientes puntos, entre otros:

1. Cumplimiento de las autoridades deportivas.
2. Inspección de pista.
3. Medidas de seguridad.
4. Revisión técnica pre-carrera.
5. Inscripción de equipos.
6. Clasificaciones y conformación de grilla.
7. Reunión de pilotos.
8. Listado de inscritos (karts).
9. Incidentes y sucesos de la competencia y sanciones.
10. Cronometraje.
11. Revisión técnica post-carrera.
12. Pesaje.
13. Conclusiones, sugerencias y recomendaciones.

**Artículo. 239-** Esta documentación deberá ir firmada por los comisarios deportivos. La Federación entregará copia de lo mismo al club.



## CAPITULO 11 - VERIFICACIONES

**Artículo. 240-** 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. (Administrativas y/o técnicas).

**Artículo. 241-** Salvo derogación expresa de los comisarios deportivos, ningún piloto que no haya pasado las verificaciones administrativas y/o técnicas o las haya realizado después de la hora establecida, no será autorizado a tomar parte en entrenamientos ni carrera.

**Artículo. 242-** Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:

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

### 11.1 VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS.

**Artículo. 243-** Todo piloto inscrito deberá presentarse a la verificación administrativa, y deberá presentar toda la documentación correspondiente.

**Artículo. 244-** Los pilotos que no hayan respetado los límites de tiempo fijados para la realización de las verificaciones serán penalizados. Este tiempo deberá estar estipulado en el reglamento particular del evento.

**Artículo. 245-** Solamente un permiso otorgado por los comisarios deportivos y por una circunstancia de fuerza mayor un concursante inscrito podrá realizar las verificaciones administrativas fuera del horario estipulado.

**Artículo. 246-** La verificación administrativa consistirá en un control de la documentación (**original**) del piloto y de su equipo de trabajo.

- Asistencia a la reunión de pilotos.
- Carné deportivo.



- Paz y salvo con el club organizador y con la **FCK**, propio y de todos sus colaboradores.
- Reglamento particular del evento.

**Artículo. 247-** Para la verificación administrativa, el club organizador les proveerá a todos los pilotos de los documentos exigidos, y de cuanta documentación estime oportuno y sea de interés para los equipos.

## 11.2 VERIFICACIONES TÉCNICAS

**Artículo. 248-** Las verificaciones técnicas previas, serán efectuadas por los comisarios técnicos y sus auxiliares, 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 pilotos.

**Artículo. 249-** Durante las verificaciones técnicas previas, se podrán llevar a cabo por parte de los Comisarios Técnicos, 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 la ficha de inscripción Técnica, que será firmado por el concurrente. Dichos precintos, deberán permanecer intactos durante todo el Evento.

**Artículo. 250-** En caso de que por accidente o manipulación involuntaria se viera afectado alguno de los precintos o marcas, el concurrente, se dirigirá inmediatamente a un Comisario Técnico y a la categoría, quienes, que a la vista de la rotura, decidirán si su manipulación ha sido involuntaria o no, procediendo en el primer caso a la sustitución del mismo

**Artículo. 251-** 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.

**Artículo. 252-** 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:



- 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.
- 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 carrera, será excluido de la misma.

**Artículo. 253-** 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.

**Artículo. 254-** 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.,).

**Artículo. 255-** 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 utilizado para cada piloto queda limitado a lo establecido en las verificaciones técnicas previas.

**Parágrafo:** Queda a criterio de la Comisario Técnico, el sorteo de elementos externos de un motor entre los participantes de una competencia.

**Artículo. 256-** 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.

**Artículo. 257-** En las verificaciones técnicas previas se realizará la siguiente:

- **Números:** Será obligatorio que los karts lleven colocados correctamente los números, así como la publicidad obligatoria, si la hubiera.
- **Hoja de inscripción:** El preparador deberá entregar completamente diligenciada la hoja de inscripción según formato entregado por la **FCK** a los comisarios técnicos. **No será admitida una hoja de inscripción incompleta.**
- Credencial de preparador, mecánico y auxiliar.
- **Marcaje:** Durante la verificación técnica se podrá realizar el marcaje que los comisarios técnicos consideren necesarios.

- **Transponder:** Inscripción de transponder propio o realizar el alquiler de uno.
- Demás verificaciones que consideren necesarios los comisarios técnicos.

**Artículo. 258-** El cambio de chasis, motores, conjunto chasis-motor y neumáticos deberá ser autorizado por los comisarios técnicos. En caso de haberse registrado para esa válida.

**Artículo. 259-** Inmediatamente después de cada sesión de entrenamientos Oficiales, tiempos de clasificación, de cada manga y tras cada carrera, como mínimo, los tres primeros clasificados serán verificados en aquellos puntos que los comisarios técnicos consideren oportuno. Como norma general, a todos los participantes les será verificado el peso y la anchura máxima. Los comisarios deportivos podrán ampliar en cualquier momento y a su criterio, la cantidad de karts a verificar.

**Artículo. 260-** Las verificaciones técnicas finales de entrenamientos y/o carrera, deberán realizarse en presencia del concursante del kart a verificar o de su representante. En caso de ausencia del concursante o su representante durante el acto de verificación debidamente notificado y anunciado, no podrá formularse protesta alguna referida al acto de verificación. Así mismo, se podrá recurrir a un mecánico, para las tareas de desmontaje.

**Artículo. 261-** 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. A las piezas se le deben tomar los correspondientes registros fotográficos.

**Artículo. 262-** 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.



**Artículo. 263-** Como norma general, las infracciones de carácter técnico cometidas en los Entrenamientos llevarán consigo la anulación de los tiempos conseguidos.

**Artículo. 264-** Las infracciones técnicas cometidas en las Mangas o Carreras conllevarán la exclusión de la Manga o Carrera correspondiente pudiendo llegar a la Exclusión del Evento, debiéndose tener en cuenta lo especificado anteriormente.

## **CAPITULO 12 - NORMAS GENERALES DE COMPETENCIA.**

### **12.1 SEGURIDAD GENERAL.**

**Artículo. 265-** Cada PITS deberá disponer de un extintor, de al menos de 20 libras en la carpa de asistencia y/o lugar de trabajo en el Paddock. Y su incumplimiento podrá conllevar sanciones a criterios de los Comisarios Deportivos.

**Parágrafo:** Los pilotos deben llevar obligatoriamente los elementos de seguridad descritos en Reglamento Técnico, durante todo el transcurso del evento, incluidos los entrenamientos privados previos al mismo

**Artículo. 266-** Está prohibido abastecerse de combustible fuera de los pits.

**Artículo. 267-** Suprimido

**Artículo. 268-** El piloto no podrá recibir ninguna ayuda mecánica externa en la pista durante el desarrollo de la competencia.

**Parágrafo:** 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.

### **12.2 CIRCUITO/PISTA.**

Solo los participantes inscritos para la prueba tendrán acceso a la Pista, siempre dentro del horario previsto para la prueba. Así mismo, 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.

**Artículo. 269-** En ningún caso un piloto podrá circular en sentido contrario al del evento o cortar pista utilizando las uniones pavimentadas.

- 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.
- Llevar herramientas o repuestos, así como reparar con herramientas en la Pista está prohibido.

**Artículo. 270-** Está prohibido circular en kart fuera de la pista en la cual se desarrolla el evento, o utilizar un recorrido diferente en el circuito al determinado para el evento. La bandera negra será presentada a los infractores.

**Artículo. 271-** La pista solo debe ser utilizada por el piloto y su kart inscrito durante los entrenamientos oficiales y las series.

**Artículo. 272- 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, el acceso al área de boxes y/o los parques de servicio.

**Artículo. 273-** Durante la competición, solamente estará autorizado el acceso a Boxes por la entrada al Pit Lane.

**Artículo. 274- Zona de aceleración o carril de salida.**

El acceso a pista solo se podrá realizar a través de a 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.

**Artículo. 275- 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 y Carreras.

**Artículo. 276- 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.

**Artículo. 277- 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.

**Artículo. 278- 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 y/o 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.

**Artículo. 279- 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 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.

**Artículo. 280- Parque Cerrado**

El Parque de Llegada tiene la consideración de Parque Cerrado en toda su área. Deberá mantener un extintor con carga vigente.

**Artículo. 281- Introducción de elementos.**

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

**12.3 PARQUE DE NEUMÁTICOS.**

**Artículo. 282- Norma de distribución de neumáticos.**

El régimen de utilización de neumáticos durante el evento se regirá por lo establecido en el Reglamento Técnico de cada categoría.



## **1. 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.

## **2. Infracciones.**

Los Comisarios Deportivos podrán infligir las siguientes penalizaciones a cualquier piloto implicado:

- Amonestación.
- Multa económica. De acuerdo a la Tabla
- Penalización en tiempo (de aplicación directa o para añadir al tiempo invertido).
- Pérdida de posiciones • Exclusión.

## **3. Almacenaje.**

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

## **4. 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.

## **5. 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.

## **6. 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.

## **7. 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.

### **8. Procedimiento Parque de Neumáticos**

- 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.

### **9. Entrega y marcaje de neumáticos oficiales.**

En el horario establecido al efecto, el Piloto o Mecánico, debidamente acreditados con su pase carnet 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.

### **10. Neumáticos Slick y depósito en Parque.**

Todos los neumáticos Slick permanecerán depositados en el Parque de neumáticos durante toda la duración del evento.

### **11. Neumáticos de 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.

### **12. 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.

#### **12.4 DETENCIÓN DE UN KART EN PISTA.**



**Artículo. 283-** En el caso que un conductor se encuentre en la obligación de parar su kart, por algún motivo, este deberá ser apartado de la pista lo más rápido posible, de tal manera que no constituya peligro o moleste el desarrollo de la carrera o de los ensayos. Si el piloto no pudiese apartar solo su kart estando éste en una posición peligrosa, los comisarios de pista deben prestarle asistencia para colocarlo en una zona segura.

- 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, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro y se efectúa lo más cerca posible de una zona segura.
- Está prohibido empujar el kart por la Pista excepto si es para situarlo en una zona segura.
- 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.
- El piloto podrá reemprender la marcha, siempre y cuando lo pueda hacer por sus propios medios y sin ninguna ayuda exterior.
- Su reincorporación a pista la realizará de manera que no entorpezca a otros participantes.
- 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.
- Si el kart se reincorpora a la carrera como resultado de esta asistencia externa, debe hacerlo dentro del total respeto al Reglamento y sin obtener ninguna ventaja por ello.

**Artículo. 284-** El piloto tiene la obligación de quedarse junto a su kart en zona segura hasta el final de la carrera. Le está prohibido abandonar el lugar seguro con o sin su kart.

**Artículo. 285-** Un piloto no debe empujar su kart por la pista con la intención de hacerle cruzar la línea de llegada.



## 12.4 Paddock.

**Artículo. 286-** En competencias está prohibido circular en la zona de parque cerrado y pits con motos, scooter, etc., inclusive Karts.

**Artículo. 287-** Se prohíbe fumar o utilizar aparato que produzca llama o chispas en parque cerrado, pregrilla de salida, pista o pits.

## 12.5 PREGRILLA/BOXES.

**Artículo. 288-** Se prohíbe fumar o utilizar aparatos que produzcan llama o chispas en las proximidades del emplazamiento designado para el tanqueo del carburante.

**Artículo. 289-** Ningún piloto podrá abandonar la pregrilla sin autorización de los comisarios.

## CAPITULO 13 - OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS

**Artículo. 290-** Todo piloto, por el solo hecho de estar inscrito a **FEDEKART** (mediante la aprobación de su carnet), debe conocer y aceptar el reglamento deportivo nacional (RDN) de la Federación Colombiana de Karts, así como sus anexos, aclaraciones, modificaciones y complementos. Además, acepta sin reserva, la autoridad del órgano de administración, de la comisión disciplinaria del club, de la comisión disciplinaria de FEDEKART y de COLDEPORTES.

**Artículo. 291-** Todo piloto se hace responsable de que sus acompañantes, mecánicos, preparadores, auxiliares y demás miembros de su equipo; se rijan, entiendan y acepten el presente reglamento y que en ningún momento podrán alegar su desconocimiento como disculpas de sus actos.

**Artículo. 292-** El piloto Federado deberá obligatoriamente llevar en competencia, entrenamientos oficiales y libres, los siguientes elementos:

- Casco con una protección eficaz e irrompible para los ojos (Norma FIA). Para todas las clases, los cascos deberán estar conformes a las prescripciones de la CIK-FIA-WKA para kartismo.
- 
- Un par de guantes que cubran totalmente las manos.
- Uniformes en cuero o de tela homologados por la CIK-FIA-CEFCK. Deberá recubrir todo el cuerpo, incluyendo piernas y brazos.



- Calzado alto, cubriendo el tobillo.
- Cuellera obligatoria hasta la categoría Júnior; Es recomendable el uso en las demás categorías.
- Tapones contra ruido (altamente recomendable).

**Artículo. 293-** Todos los pilotos, al momento de iniciar un evento deportivo deben tener conocimiento, sobre las siguientes disposiciones:

- El presente reglamento deportivo nacional (RDN). Deportivo y técnico.
- El código disciplinario nacional.
- El reglamento específico del campeonato. Deportivo y técnico.
- El reglamento particular de la prueba o competencia oficial.

**Artículo. 294-** El piloto es enteramente responsable del comportamiento, de las conductas y de las omisiones de toda persona que participe o que realice una prestación por su cuenta en relación con una prueba o campeonato, incluyendo en particular a sus mecánicos, acompañantes, auxiliares y a toda persona a la que el concursante haya permitido el acceso a los espacios reservados. Así mismo, se hace responsable de las sanciones deportivas a que dé lugar este comportamiento.

**Artículo. 295-** Los pilotos deben asegurar que sus karts cumplen las condiciones de conformidad y seguridad reglamentadas por la **CIK** y/o **FCK**, o categorías **Monomarca**. Toda infracción cometida en esta materia, conllevará la exclusión de la manga o ensayos cronometrados.

**Artículo. 296-** Es de carácter OBLIGATORIO la asistencia de los pilotos a los actos protocolarios y premiación (podio), so pena de las sanciones establecidas en el Código Disciplinario.

**Artículo. 297-** Los concursantes deben asegurar que sus karts cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración de los entrenamientos y de la carrera.

**Artículo. 298-** Los pilotos deberán presentarse al evento con el chasis y su uniforme completamente limpios y cumplir con los requisitos previstos en el presente RDN.

**Artículo. 299-** Durante y después del desarrollo de un evento, el piloto podrá ser requerido para una revisión médica y no podrá rehusarse.



**Artículo. 300-** El piloto aceptará la revisión técnica que determine el comisario técnico del evento sea cual fuere el motivo.

**Artículo 301-** Todos los pilotos se abstendrán de cualquier maniobra desleal o antideportiva con respecto a los demás participantes. Así mismo, están obligados a obedecer las indicaciones efectuadas con las banderas reglamentarias. El incumplimiento de esta norma será sancionado a criterio del colegio de comisarios deportivos.

**Artículo. 302-** Ningún piloto bajo ningún motivo podrá conducir en prácticas oficiales ni en las series de una competencia el chasis de otro piloto.

**Artículo. 303-** La reclamación verbal a otro piloto queda terminantemente prohibida. Cualquier reclamo deberá presentarse ante los comisarios deportivos del evento.

**Artículo. 304-** La agresión física, verbal o intimidación de un piloto a otro piloto, equipo, oficiales de ruta, comisarios técnicos y/o deportivos, directores de carrera y/o organizadores del evento, será penalizada según la tabla de sanciones del código disciplinario.

**Artículo. 305-** La agresión física o verbal de un preparador, auxiliar, mecánico o acompañante de un piloto a otro piloto, equipo, oficiales de ruta, comisarios técnicos y/o deportivos, directores de carrera y/u organizadores del evento, será penalizada según la tabla de sanciones del código disciplinario.

#### **CAPITULO 14 - REUNIÓN DE PILOTOS.**

**Artículo. 306-** Es una reunión organizada por el director de carrera para todos los pilotos inscritos en una competencia. La reunión tiene como objetivo, entre otros:

- Recordar los puntos específicos del reglamento particular de la prueba.
- Recordar las normas de seguridad, generales o específicas del circuito a utilizar.
- Aclarar cualquier duda con respecto a los reglamentos.
- Recordar el mecanismo de largada y el significado de las banderas.
- Recordar las reglamentaciones referidas a los puestos en las grillas, durante las vueltas previas al lanzamiento.

**Artículo. 307-** La hora de la reunión estará mencionada en el reglamento particular del evento. La hora está considerada como el inicio de la reunión.

**Artículo. 308-** La reunión deberá desarrollarse siempre antes de la competencia, es decir, antes de las pruebas cronometradas o de la primera serie.



**Artículo. 309-** La asistencia de todos los pilotos inscritos en la competencia es OBLIGATORIA bajo pena de pérdida del tiempo de clasificación. Así mismo, deberán estar presentes hasta la finalización de la misma, prestando la debida atención en forma silenciosa.

**Artículo. 310-** Un registro de asistencia, una planilla para firmar o la entrega del carné en físico será la forma oficial para determinar la asistencia o no a la reunión de pilotos.

**Artículo. 311-** La no asistencia a la reunión será penalizada con la última posición en la grilla, en caso de ser varios los pilotos no asistentes a dicha reunión; los puestos de largada serán sorteados entre ellos.

**Artículo. 314-** A la reunión de pilotos únicamente puede asistir el piloto inscrito y en la categoría infantil y júnior un delegado de éste y/o uno de los padres o acudientes del piloto. La no asistencia de este último acarreará la correspondiente sanción al piloto.

**Artículo. 315-** El Comisario Deportivo o el Director de Carrera, podrán realizar reuniones suplementarias, en caso de estimarse conveniente

## **CAPITULO 15 - NÚMEROS DE COMPETENCIA Y NOMBRE DE PILOTOS.**

**Artículo. 316-** Cada kart inscrito en una competencia oficial llevará un número de carrera durante toda la prueba en la que compita. Es obligatorio que el kart este identificado con los cuatro números.

**Artículo. 317-** Los números de competencia serán responsabilidad del piloto y estarán ubicados en los pontones laterales, el panel frontal y trasero. En los pontones laterales, los números se colocarán hacia la parte trasera de la carrocería, sobre la cara vertical externa.

**Artículo. 318-** Deberán colocarse antes de las verificaciones técnicas o entrenamientos libres oficiales.

**Artículo. 319-** Los números tendrán una altura mínima de 15cm (en circuito largo 20cm) y un espesor de trazo de por lo menos 2cm (en circuito largo 3cm), con tipografía Arial Black sin agregados ni decorados.

**Artículo. 320-** Los números deben ser de color negro sobre un fondo amarillo. El fondo deberá rodear de 1cm mínimo el número de competición.



**97**

**197**

**297**

**397**

**Artículo. 321-** Los pilotos campeones de sus torneos zonales tendrán el derecho de utilizar el número 1 durante el siguiente año, sin ser obligatorio (no perderán durante ese año su número de carné).

**322-** Para campeonato, copas, trofeos de la CIK-FIA, el nombre del piloto, así como la bandera de su nacionalidad deberán figurar en la parte delantera de los pontones laterales de la carrocería. La altura mínima de la bandera y de las letras del apellido será de 4 cm.

## **CAPITULO 16 - ENTRENAMIENTOS OFICIALES O WARM UP.**

**Artículo. 323-** Es una sesión no obligatoria, que se celebra el mismo día de la carrera, y en la que sólo pueden tomar parte los pilotos inscritos para la carrera.

**Artículo. 324-** No se podrá celebrar una competencia de una categoría determinada si no se realizan los entrenamientos oficiales, para conocimiento previo de la pista por parte de los pilotos.

**Artículo. 325-** Los entrenamientos oficiales o Warm UP, tendrán una duración en tiempo mínimo de cinco (5) minutos

**Artículo. 326-** El uso de transponders es OBLIGATORIO desde el inicio de los entrenamientos oficiales.

**Artículo. 327-** Las infracciones cometidas por un piloto durante los entrenamientos oficiales no cronometrados, serán penalizadas por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

## **CAPITULO 17 - SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)**

**Artículo. 328-** En caso de declararse “pista mojada” (condición señalada por un letrero por el director de competencia) la decisión debe ser tomada por el colegio de comisarios.

**Parágrafo:** Se autorizará un máximo de un auxiliare por kart más el piloto para el cambio de las llantas.



**Artículo. 329-** Cuando el Director de Carrera declara “Pista Mojada” en todas las la Categorías, todos los pilotos deben colocar –en el tiempo establecido por el Director de Carrera- neumáticos para lluvia en todas las ruedas antes de salir.

**Artículo. 330-**La utilización simultánea llantas de distintas marcas o de slicks y de neumáticos para lluvia en un mismo kart está prohibida bajo cualquier circunstancia.

**Parágrafo 1:** 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.

## **CAPITULO 18 - CRONOMETRAJE.**

**Artículo. 331-** El cronometraje de pruebas oficiales para campeonatos, copas y trofeos de Colombia, deberá realizarse mediante sistemas homologados por la FCK. Este sistema deberá permitir el cronometraje de la prueba en todos los aspectos reglamentados de la misma.

**Artículo. 332-** Está autorizado todo sistema de adquisición y procesamiento de datos sin restricción de cantidad de sensores.

**Artículo. 333-** Está prohibida la instalación y utilización de sistema de telemetría o cualquier 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. **LA TELEMETRÍA ESTA PROHIBIDA.**

La Dirección de Carrera o los Comisarios Deportivos se reservan el derecho de colocar cámaras en los vehículos si así lo decidieran.

**Artículo. 334-** Los pilotos participantes en competencias oficiales avaladas por la **FCK**, podrán ser titulares y aportar el transponder en las pruebas que participen. Los transponders deberán ser compatibles con los sistemas de cronometraje homologados por la **FCK**.

**Parágrafo:** Si los pilotos no cuentan con transponder propio deberán alquilar el transponder para el desarrollo de la competencia.

**Artículo. 335-** El estado del transponder, carga de batería, soporte, etc., y en definitiva todo lo inherente al funcionamiento del mismo es responsabilidad absoluta del piloto. El piloto está obligado a declarar en su hoja de inscripción el código o número del



transponder que utilizarán en la prueba para la que se han inscrito, y registrarlo en la verificación técnica de la competencia.

**Artículo. 336-** Los aparatos oficiales de cronometraje (transponder), deben estar situados obligatoriamente en el espaldar de la silla a una altura de (+/-) 25cm del piso.

**Artículo. 337-** La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los karts para poder realizar el cronometraje, es responsabilidad del piloto.

Será responsabilidad del piloto 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 piloto deberá abonar los gastos de reposición del material dañado.

**Artículo. 338-** En el caso que el transponder hubiese sido alquilado, será obligatorio para los pilotos, entregarlo al finalizar el evento.

### **18.1. TIEMPOS DE CLASIFICACIÓN.**

**Artículo. 339-** Los tiempos de clasificación podrán ser determinados por al menos diez (10) minutos de pista abierta por categoría, el piloto decidirá el momento de salir a clasificar y el número de vueltas que desee emplear.

**Artículo. 340-** Cuando se supere más del 60% de la capacidad de la pista, los tiempos de clasificación, se realizarán con el sistema de pares e impares, con 8 minutos por grupo.

**Artículo. 341-** En caso de presentarse empates, estos se definirán en favor del piloto que haya registrado primero el tiempo.

**Artículo. 342-** Cuando las directivas de carrera lo consideren necesario se podrá exigir para participar, un tiempo de clasificación no inferior a una diferencia del 10% (1.1) del tiempo empleado por el quinto piloto más rápido de la categoría. Los pilotos que no alcancen ese tiempo tendrán una segunda oportunidad para clasificar.

**Artículo. 343-** No se permite el pit caliente. Quien salga a clasificar y haga su ingreso a pits, no podrá seguir en clasificación.

### **CAPITULO 19 - SALIDAS Y SERIES.**

**Artículo. 344- Series clasificatorias** Los directivos de carrera, determinarán la capacidad máxima de la pista, según artículo específico clasificando los mejores de cada una de las series, modificando así la cantidad de pilotos para que sea una serie



clasificatoria. La posición de privilegio en la carrera final será ocupada por el piloto que gane la serie más rápida. Adicionalmente se podrán hacer series de repechaje.

## 19.1 TIPOS DE SALIDAS

**Artículo. 345-** Las salidas deben ser lanzadas a excepción de Intercontinental C, Fórmula C. **LA SALIDA TIPO LE MANS ESTÁ PROHIBIDA.** Todas las señales de salida deben ser dadas por medio de una señal luminosa o por medio de bandera nacional o verde.

**Artículo. 346-** La salida será el instante en el que se dé la orden de partir a un piloto aislado o a varios pilotos que partan a la vez. En caso de que exista cronometraje, este comenzará en la salida. No hay más que dos clases de salidas:

- **Salida lanzada:** Cuando el kart está ya en movimiento en el momento en que comienza el cronometraje.
- **Salida parada:** Cuando el kart esté inmóvil en el momento en que se dé la orden de salida.

**Artículo. 347-** Si todos los karts inscritos en la prueba de velocidad están provistos de cambios de marcha o embrague, puede darse la salida con los vehículos parados y los motores en marcha, precedidos de vueltas de calentamiento. (Mientras no se combinen las categorías).

**Artículo. 348-** Para todas las competencias, se debe indicar el tipo de salida en el reglamento particular del evento.

## 19.2 PREGRILLA

**Artículo. 349-** Las grillas para las primeras series se determinarán por tiempo de clasificación individual.

**Parágrafo:** Cuando existen varias series, las grillas se determinan por las posiciones ocupadas en la serie anterior. En caso que esto no sea posible, las grillas se conformarán de acuerdo con las posiciones del campeonato hasta la fecha, o como se estipule en el reglamento particular.

**Artículo. 350-** La pregrilla de salida se formará en la zona de pregrilla establecida a tal efecto en el circuito.

**Artículo. 351-** Durante la formación de la pregrilla los pilotos se colocarán en la posición exacta que deberán ocupar en el momento de la salida. Este lugar se deberá mantener durante todo el procedimiento de salida.



**Artículo. 352-** La pregrilla está formada según el ancho de la pista, en dos filas.

**Artículo. 353-** El piloto que registre el mejor tiempo de la categoría, es decir que tenga la pole position, podrá elegir el lado por el cual quiere salir (izquierdo o derecho de la pista), siempre y cuando informe al director de carrera o al oficial de pregrilla tan pronto como llegue a esta. Esta elección solo modificará la primera línea de parrilla, excluyendo a los demás. De no darse este caso, el piloto pole position tomará la salida de la carrera desde la posición especificada en el reglamento particular de la Prueba.

**Artículo. 354-** Cualquier piloto cuyo kart no pueda formar parte de la pregrilla, por la razón que sea (o que tenga un motivo importante para creer que su kart no estará preparado para tomar la salida) debe informar al oficial de pregrilla antes del llamado de su categoría.

**Artículo. 355-** Cualquier piloto con su kart, presente en la pregrilla dentro de los tiempos establecidos, será considerado como salido a la prueba, independientemente del número de vueltas realizadas.

### 19.3. SALIDA A PISTA.

**Artículo. 356-** Este procedimiento será aplicable en todas las categorías. La vuelta de formación vendrá precedida de la siguiente señalización:

- **Panel de 10 minutos:** Se abre el acceso a la pregrilla.
- **Panel de 5 minutos:** Cierre del acceso a la pregrilla. En la pregrilla se podrá realizar cualquier operación mecánica únicamente por el piloto y **UN SOLO AUXILIAR**. Los karts deberán estar situados en su lugar de salida, listos para tomar la salida y con los neumáticos definitivos instalados.
- **Panel de 3 minutos:** Los pilotos deberán estar situados en sus karts, y no pueden recibir más asistencia externa para reparaciones, arreglos o controles de su material.
- **Panel de 30 segundos:** Indicando que se abrirá la salida a pista.
- **Panel de arranque motores:** Los pilotos arrancan sus motores. En el caso de que un piloto no pueda arrancar su motor, deberá indicarlo a los oficiales de pregrilla.
- **Bandera verde o panel de salida a pista:** Los pilotos deben iniciar la vuelta de formación y quedan a la orden del juez de salida o el director de competencia.

## CAPITULO 20 - PROCEDIMIENTO DE LARGADA.

### 20.1 SALIDA LANZADA.

**Artículo. 357-** Después de la salida a pista, los karts efectuarán al menos una vuelta de formación completa antes de la largada, a una velocidad moderada.

**Parágrafo:** 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 pregrilla.

**Artículo. 358-** Las autoridades del evento podrán sancionar al (los) piloto (s) que conduzcan a velocidad no constante o excesiva y/o que no respete(n) su posición en la grilla.

**Artículo. 359-** En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos hayan salido a la pista, podrá recibir asistencia. Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando reciba la autorización del oficial de pregrilla y siempre antes de que las luces rojas hayan sido encendidas o la bandera roja colocada en pregrilla.

**Parágrafo:** Una vez encendido el semáforo rojo y/o mostrada la bandera roja en pregrilla, todos los karts que se encuentren en el área de reparación o pregrilla no podrán tomar la salida hasta que ésta haya sido dada de forma efectiva, independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.

**Artículo. 360-** Durante la vuelta de formación, los pilotos tienen la obligación de:

- Circular en dos filas y en paralelo, a velocidad moderada.
- Está prohibido, en todo momento, tomar cualquier otro recorrido que no sea la pista utilizada para la carrera, incluso para recuperar su lugar.
- Corresponde al piloto conservar su posición de salida.
- No efectuar ensayos de salida.

**Artículo. 361-** Para las salidas lanzadas, en cada circuito existirá una línea roja (realmente pintada en la pista o delimitada por conos), hasta la cual los pilotos pueden recuperar su posición de salida. Este lugar deberá estar indicado en el reglamento particular o explicado durante la reunión de pilotos.

**Artículo. 362-** Si un piloto se detiene por cualquier motivo durante la vuelta de formación, no podrá tratar de arrancar antes de haber sido superado por la totalidad del pelotón y deberá situarse en la parte posterior de la formación. Podrá recuperar su posición original de forma prudente y terminar de recuperarla antes de la línea roja, y el resto de pilotos deberá facilitar esta operación cediendo el paso.

**Parágrafo:** Una vez superada la línea roja, los pilotos no pueden recuperar la posición en la formación y tomarán la salida en la posición que ocupen en ese momento.



**Parágrafo:** 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.

**Artículo. 363-** Para recuperar su posición no podrá usar ningún otro camino o vía que no sea la considerada como pista.

**Artículo. 364-** En caso que algún piloto intente hacerse sitio a través del pelotón, arrancar antes del mismo, esperando que los pilotos cabezas de pelotón lo superen o adelantar después de la línea roja se le podrá mostrar la bandera negra y será excluido de esa serie.

**Artículo. 365-** El juez de salida puede detener la vuelta de formación y recomenzar el procedimiento de salida con la grilla original, si considerase que un piloto ha sido inmovilizado por infracción de otro.

**Artículo. 366-** 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.

**Parágrafo:** Si el circuito está equipado con un sistema de control de velocidad, los pilotos deberán circular a una velocidad mínima de 30 km/h y máxima de 50 km/h, antes de que se dé la bandera de salida a carrera.

**Artículo. 367-** 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 un (1) cono a cada lado de la pista.

**Artículo. 368-** Para las salidas lanzadas, en la zona de salida existirán dos pasillos de 2 metros de ancho y aproximadamente 100 metros de largo, como máximo, cada uno, delimitados por líneas blancas, conformando dos carriles comenzando no antes del final de la última curva. 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.

**Artículo. 369-** Cuando los karts se acerquen, las luces rojas estarán encendidas, o se deberá tener el semáforo apagado para indicar que se va a dar la largada con bandera verde o nacional.

**Parágrafo:** En la reunión de pilotos el Director de Carrera informará como se llevará a cabo la largada, la cual debe efectuarse como mínimo en la segunda vuelta.



**Artículo. 370-** Los karts deben mantener su posición y circular en dos filas dentro de las líneas marcadas en la pista, 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.

**Parágrafo:** Todo piloto que toque, golpee o empuje al kart que le precede podrá ser sancionado.

**Artículo. 371-** El juez de salida dará la largada cuando esté satisfecho de la formación, por medio de la bandera verde o nacional o pasando el semáforo de apagado a verde. Cuando la salida ha sido dada, las condiciones de la carrera entran en vigor y cualquiera que sea el lugar de la pista en donde se encuentre un kart, está prohibido procurarle todo tipo de asistencia, salvo que se trate de estacionarlo en un lugar seguro.

**Artículo. 372-** Los dos corredores de cabeza son los responsables de la buena marcha de la salida. Serán relegados a la segunda posición de la grilla por incumplir el procedimiento (como reza en el código disciplinario)

**Artículo. 373- SUPRIMIDO**

## **20.2 SALIDA PARADA.**

**Artículo. 374-** Se aplicará el mismo procedimiento de salida a pista, para realizar la formación de la pregrilla.

**Artículo. 375-** Una vez que los pilotos hayan abandonado la zona de pregrilla, iniciarán la vuelta de formación y se dirigirán a la parrilla de salida en la pista, utilizando el desarrollo normal de la pista.

**Artículo. 376-** En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos hayan salido de la pregrilla, 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 pregrilla no podrán tomar la salida hasta que ésta haya sido dada de forma efectiva independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.

**Artículo. 377-** Al final de la vuelta de formación, los pilotos tomarán sus posiciones y detendrán sus karts en la posición indicada, dentro de la parrilla de salida. El director de carrera o su adjunto estarán esperándolos con una bandera roja.

**Artículo. 378-** Las luces del semáforo deberán estar apagadas hasta que el último kart haya tomado su posición en la parrilla.



**Artículo. 379-** En el caso de que un piloto se retrase en la vuelta de formación tendrá la posibilidad de recuperar su posición en la parrilla antes de que se enciendan las luces rojas.

**Artículo. 380-** 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 parrilla, podrá ser penalizado.

**Artículo. 381-** Cuando todos los karts estén parados en la parrilla en sus posiciones asignadas, el director de carrera dará la largada bajando la bandera roja y agitando la bandera verde. Así mismo, se podrá dar la largada por medio del semáforo, de prendido a apagado.

### **20.3 FALSAS SALIDAS E INCUMPLIMIENTOS AL PROCEDIMIENTO DE LARGADA.**

**Artículo. 382-** En el caso de repetidas falsas salidas o por incidentes en la vuelta de formación, el director de carrera, actuando como juez de hecho, 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.

**Parágrafo:** Una nueva salida será dada inmediatamente, o en un tiempo prudencial que establezca el director de carrera, de acuerdo a las circunstancias.

**Artículo. 383-** 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.

**Artículo. 384-** Cualquier intento de adelantar o retrasar la salida será sancionado. Incurrir en una salida anticipada los pilotos que, antes de la señal de salida, dejan de estar en la posición de salida asignada. Todo kart que esté en movimiento durante el procedimiento de salida antes de que la señal de salida sea dada, será considerado como una falsa salida.

**Artículo. 385-** Podrán nombrarse tantos jueces de hechos como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.

### **CAPITULO 21 - PARADA DE UNA CARRERA**

**Artículo. 386-** Si se hiciera necesario detener la carrera por causa de un accidente, razones de seguridad o por cualquier otra razón, una bandera roja será empleada sobre la línea de salida/llegada por el director de carrera.



**Artículo. 387-** Todos los pilotos disminuirán la velocidad y volverán hacia la línea de salida, preparados para detenerse en fila india al lado derecho de la pista.

**Artículo. 388-** Como consecuencia de la parada de carrera:

- Si el 60% ha sido efectuado la carrera será declarada completa y el resultado se dará de acuerdo con el orden final al término de la vuelta anterior a la parada.
- Si menos del 60% de la competencia ha sido efectuada, se detendrá con bandera roja y se reiniciará como se encontraba en la vuelta anterior a la parada, largando en fila india utilizando los conos, con los pilotos que se encuentran en condiciones de carrera. En este momento la zona de mecánica rápida quedará cerrada. Si se encuentra un piloto en esta zona, deberá suspender la acción que esté realizando hasta que se reinicie la competencia.

**Artículo. 389-** La nueva salida, se dará hasta 30 minutos después de la detención de la carrera y el acceso a la pregrilla de salida se cerrará 5 minutos antes de ese momento.

**Parágrafo:** Solo en caso de fuerza mayor, los comisarios deportivos autorizarán una ampliación de este periodo que precede a la nueva salida, pero el plazo para acceder a la pregrilla no se prolongará bajo ninguna circunstancia.

**Artículo. 390-** Para las series clasificatorias, todos los pilotos que estuvieran previamente en la salida, serán autorizados a participar en la nueva salida.

**Artículo. 391-** En las series, solo los pilotos que hayan pasado la línea de llegada durante la vuelta anterior a la parada, podrán participar en la nueva salida.

**Artículo. 392-** Si se han programado dos o más series y solo se puede efectuar una de las programadas, se dará el 50% de la puntuación que se otorga a cada una de las series.

## **CAPITULO 22 - NEUTRALIZACION DE UNA CARRERAS**

**Artículo. 393-** 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.
- 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.

- 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.
- 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.
- 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.

## **CAPITULO 23 - PARQUE CERRADO**

**Artículo. 394-** El acceso al parque cerrado estará reservado EXCLUSIVAMENTE a los comisarios técnicos, los pilotos, preparadores y a los comisarios autorizados, quienes deberán portar en un lugar visible el correspondiente carnet o credencial. **EL INGRESO A PARQUE CERRADO ESTÁ PROHIBIDO PARA LAS DEMÁS PERSONAS.**

**Artículo. 395-** En todas las carreras a juicio del comité de carrera, se dispondrá de un parque cerrado para los karts participantes.

**Artículo. 396-** Todos los pilotos deben utilizar el recorrido completo y serán pesados después de los ensayos cronometrados, todas las series y finales. A partir del momento y hasta que haya abandonado el parque cerrado, o la pesa, está bajo el régimen del parque cerrado.

**Artículo. 397-** Todos los karts deben estacionarse en el parque cerrado hasta el final del tiempo durante el cual pueda presentarse una reclamación. El piloto que finalice una serie y no cumpla el peso mínimo será descalificado de la misma.

**Parágrafo:** Quien pierda la trompa, un pontón, o la pipa en el desarrollo de las dos últimas vueltas y de con el peso reglamentario sin reponer estos elementos, no será sancionado.

**Artículo. 398-** Sé prohíbe hacer reparaciones EN CUALQUIER MOMENTO dentro del parque cerrado.

**Artículo. 399-** Dentro del parque cerrado, se pesarán y chequeará la correcta fijación de los pesos. Además se podrá verificar la legalidad de la gasolina, motor, llantas, pipa, etc. el no entrar o retirar el kart de parque cerrado sin autorización o hacer alteraciones al kart son motivos de desclasificación.



## CAPITULO 24 - TANQUEO

**Artículo. 400-** El control de las operaciones de tanqueo, en cualquier otro lugar no autorizado, llevará implícita la eliminación del participante infractor, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.

**Artículo. 401-** Las operaciones de tanqueo de un kart se realizarán obligatoriamente con el motor apagado.

**Artículo. 402-** En toda competición de Karts el tanqueo de gasolina se efectuará de la siguiente forma:

- Si el tanqueo está asegurado por la organización, señalará un lugar de los pits o en las proximidades de los mismos, donde él público no tenga acceso. El dispositivo de tanqueo estará colocado bajo el control de persona responsable y estará a su disposición, por lo menos, un extintor de incendios, que estará confiado a personas competentes. Las condiciones y horarios para la distribución de gasolina serán comunicados obligatoriamente a los participantes con tiempo suficiente.
- Si el tanqueo corre a cargo de los propios participantes, se efectuará en el lugar señalado por la organización y en el que él público no tendrá acceso. Los karts serán tanqueados libremente en cantidad y deberán ser reabastecidos enfrente de su pits durante el transcurso de la prueba. Durante el reabastecimiento el piloto no puede estar sentado en el chasis y únicamente podrá ser ayudado por dos (2) auxiliares. Los demás servicios deben hacerse dentro de su pit libre de auxiliares o en la zona previamente determinada, de lo contrario tendrá penalización en tiempo de acuerdo con el reglamento particular.

## CAPITULO 25 - PUNTUACIÓN.

**Artículo. 403-** El ganador del campeonato regional o nacional en cada clase, será el piloto que acumule el mayor número de puntos en las carreras validas del campeonato.

**Artículo. 404-** Los campeonatos nacionales constarán de un número de válidas que determine la FCK. Los campeonatos regionales constarán de un número de validas que defina el club organizador y FEDEKART, se aprobará a principio de año y se registrarán por la misma puntuación del presente RDN.

**Parágrafo:** Se exceptúan las copas Monomarca, las cuales indicaran en su reglamento general el tipo de puntuación que se utilizara.



**Artículo. 403-** Para efectos de puntuación, cada serie dará puntos válidos para el campeonato. Para clasificar en una serie se requiere el 60% de su recorrido total. Los puntajes se dan de acuerdo con la siguiente tabla:

POSICION	PUNTAJE
1	12
2	10
3	8
4	7
5	6
6	5
7	4
8	3
9	2
10	1

**Artículo. 404-** Las dos últimas validas de los regionales tendrán puntuación diferencial con el fin de motivar la participación de pilotos al final de las temporadas. La tabla de puntuación será la siguiente:

POSICION	PUNTAJE
1	22
2	18
3	14
4	12
5	10
6	9
7	8
8	7
9	6
10	5
11	4
12	3
13	2
14	1



**Artículo. 405-** Para la clasificación final de un piloto en cualquier campeonato son requisitos indispensables los siguientes:

- Que se hubiere inscrito para el campeonato según lo descrito anteriormente.
- En el Campeonato Nacional NO SE PERMITEN REEMPLAZOS.

**Artículo. 406-** Después de la realización de la última válida de los campeonatos de cada año, los pilotos se considerarán:

- **Clasificados:** Aquellos que hayan participado en las dos últimas validas del campeonato.
- **No clasificados:** Aquellos que no hayan participado o hayan sido reemplazados en las dos últimas validas del campeonato, se le aplicara el numeral 19 de la tabla de sanciones. (pérdida de todos los puntos adquiridos).

**Parágrafo: CAMPEONATO POR EQUIPOS:** Por cada categoría, se podrá conformar equipos, el cual constará de máximo 3, de los cuales para la clasificación por puntos se tomarán la suma de los tres mejores puntajes de cada válida. Este campeonato por equipos se premiará al final del campeonato para cada categoría. Para que se realice el campeonato por equipos deberán inscribirse un mínimo de 4.

**Artículo. 407- Empates:** En caso de presentarse empates en la puntuación de una válida estos se definirán por las clasificaciones, si no se clasificó se definirá por el mejor puesto en las series, si persiste el empate se definirá por la serie más rápida.

**Artículo. 408-** A los efectos de la clasificación general, todo participante que abandone y que no haya cumplido el mínimo de recorrido (60%) señalado no se clasificará.

## **CAPITULO 26 - DISCIPLINA GENERAL EN Paddock**

**Artículo. 409-** 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

**Artículo. 410-** 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.

**Artículo. 411-** En cada uno de los circuitos se dispondrá de una zona de estacionamiento suficientemente amplio para cubrir las necesidades de los equipos participantes en cada prueba.

**Artículo. 412-** Toda persona relacionada de algún modo con cualquier concurrente 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 concurrente con el cual esté relacionado.

**Artículo. 413-** Se prohíbe utilizar aparatos que produzcan llamas o chispas, como también 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.

**Artículo. 414-** Está prohibido circular con motocicletas, scooters o cualquier medio motorizado en el Paddock.

**Artículo. 415-** 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.

**Artículo. 416-** Está terminantemente prohibido el porte de armas de fuego dentro de las instalaciones.

## **CAPITULO 27 - CÓDIGO DE CONDUCTA EN PISTA.**

**Artículo. 417-** Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran que forman parte de ésta. Los pianos o tumba perros, solo se podrán utilizar si el kart mantiene solamente dos llantas sobre la cinta asfáltica; siempre y cuando no sea llevar a cabo sobrepasos.

**Artículo. 418-** 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.



**Artículo. 419-** Si un kart sale de la pista por una razón cualquiera, y es obligado a un recorte de pista 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.

**Artículo. 420-** El adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda, siempre y cuando se realice dentro de los límites antes indicados.

1. 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 doblarlo, 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 intenta adelantarle.

2. Cualquier piloto que parezca ignorar deliberadamente las banderas azules, será puesto en conocimiento de los Comisarios Deportivos.

3. 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.

4. 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.

5. 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.

6. 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.

**Artículo 421. Cronometraje y vuelta puntuada.**

El sistema electrónico de cronometraje es obligatorio para todos los Campeonatos, Trofeos y Copas CIK-FIA, y debe ser del tipo de AMB o similar. Un sistema manual o un segundo sistema electrónico de cronometraje deben ser mantenidos.



### **Artículo 422. Telemetría**

Todos los sistemas de telemetría están estrictamente prohibido, menos las que estén previstas por el organizador.

Las cámaras de video o fotografía instaladas en los vehículos participantes durante los eventos avalados por la FCK, son prohibidas.

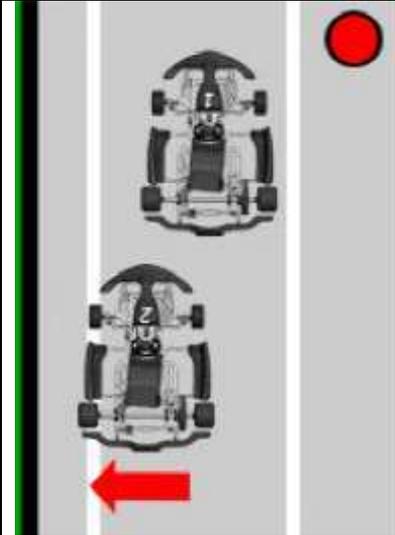
### **DISPOSICIONES FINALES**

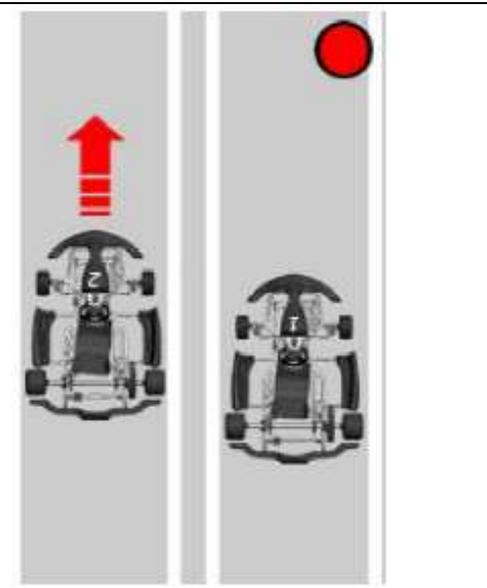
- 1- En todo lo que no este escrito en el presente RDN, se utilizara lo dispuesto por el CDI de la CIK FIA. O en los reglamentos nacionales o internacionales de las Categorías Monomarca.
- 2- ) Toda Modificación Deportiva o técnica que no conste expresamente en el presente reglamento, sus anexos y/o reglamentos particulares que realicen en el Colombia están prohibidas.
- 3- ) Ninguna modificación o aporte a los reglamentos puede ser contradictoria al presente reglamento ni al CDI de la CIK FIA.
- 4- ) En el caso de la reincidencia en faltas TÉCNICAS cometidas en las verificaciones técnicas de los MOTORES que se realicen, antes, durante o post carrera, se procederá de la siguiente manera.

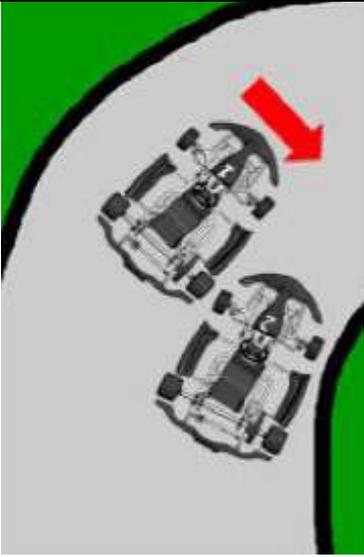
El presente RDN; una vez aprobado, empieza a regir a partir del primero (1) de Noviembre de 2018; deja sin efecto cualquier reglamento expedido con anterioridad.

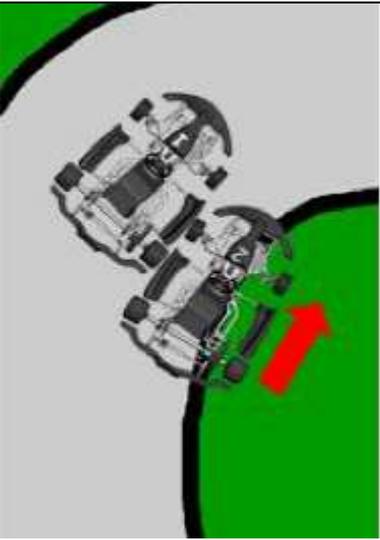
**CATALOGO DE PENALIZACION**

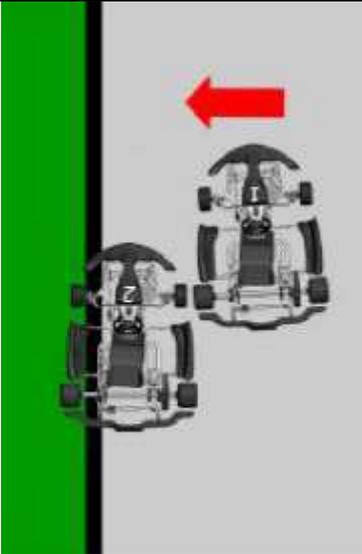
**HERRAMIENTA DE CARÁCTER DIDACTICO PARA JUECES.**

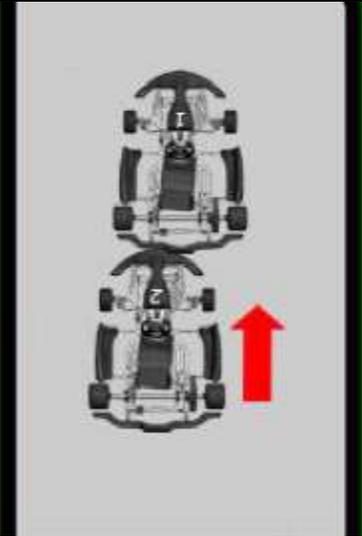
<p>False Start (Tipo A) significa Kart 2 sale del corredor marcada durante la fase de lanzamiento con al menos dos neumáticos antes del inicio ha sido puesto en libertad. Dejando = los neumáticos son completamente dentro o fuera de la línea corredor.</p>		TIPO A: 3segundos
<p>False Start (Tipo B) significa Kart 2 sale del corredor marcada durante la fase de lanzamiento con al menos cuatro neumáticos antes del inicio ha sido puesto en libertad. Dejando = los neumáticos son completamente dentro o fuera de la línea corredor</p>		TIPO B: 10 segundos
		VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA
		No relevante
		SIN VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA
		No relevante

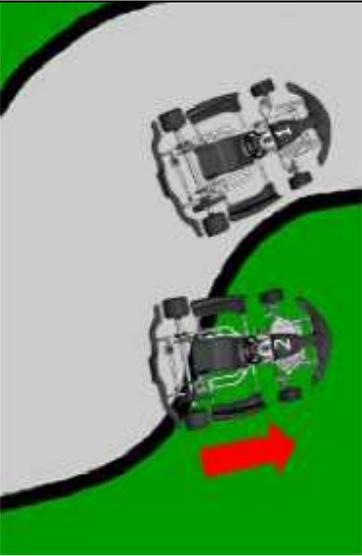
<p>LARGADA ANTICIPADA significa que Kart 2 acelera durante la fase de lanzamiento dejando detrás Kart 1 antes del inicio ha sido puesto en libertad. Es irrelevante si el inicio se repetirá después.</p>		<b>GENERAL</b>
		10 SEGUNDOS
		VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA
		No relevante
		SIN VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA
		No relevante

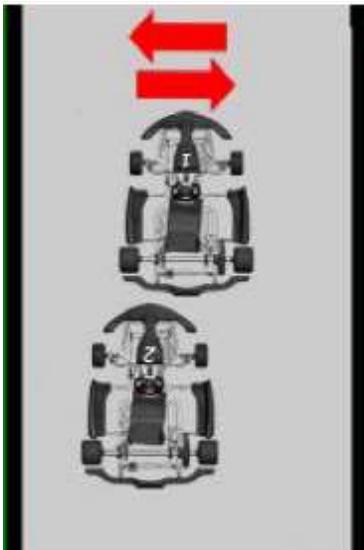
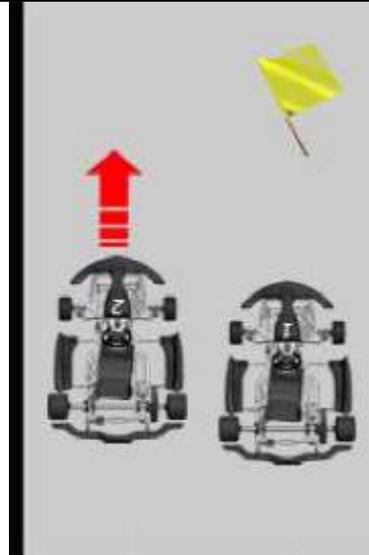
<p>CORTA HACIA ADENTRO significa que Kart 1 constriñe la sección manejable hacia el centro de la curva de forzar Kart 2 a dejar la sección manejable, ya sea parcial o totalmente para pasar la curva. Es irrelevante si los karts han tocado entre sí o no. Un requisito previo es, sin embargo, que Kart 2 tiene que ser al menos 1/3 (neumáticos delanteros junto a neumáticos traseros) al lado de Kart 1.</p> <p>Una ventaja es que nos ocupa, si (o / o):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kart 2 sufre una pérdida de posición o deserción.</li> <li>- Kart 2 sufre un daño que conduce a una pérdida de posición o de abandono dentro de la misma vuelta.</li> </ul>		GENERAL
		NO RELEVANTE
		VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA
		SIN VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA
		10 SEGUNDOS

<p>INTENTO EN CURVA indebido significa que Kart 2 unidades junto a Kart 1 (por ejemplo, con el fin de iniciar una acción de adelantamiento) sin poseer suficiente sección manejable (incluyendo bordillos). Es irrelevante si Kart 2 es completamente o parcial al lado de Kart 1 o si Kart 2 es completamente o parcial de la pista. Una ventaja es que nos ocupa, si (o / o):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kart 2 gana una posición.</li> <li>- Kart 1 sufre una pérdida de posición o de deserción</li> <li>- Kart 1 sufre un daño que conduce a una pérdida de posición o de abandono dentro de la misma vuelta.</li> </ul>		GENERAL
		NO RELEVANTE
		VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA
		SIN VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA
		10 SEGUNDOS

<p>PUSH-OUT SACAR DE PISTA significa que si Kart 1 constriñe la sección manejable hacia la línea exterior obligando Kart 2 a dejar la sección manejable, ya sea parcial o totalmente. Es irrelevante si los karts han tocado entre sí o no. Un requisito previo es, sin embargo, que Kart 2 tiene que ser al menos 1/3 (neumáticos delanteros junto a neumáticos traseros) al lado de Kart 1. Una ventaja es que nos ocupa, si (o / o): - Kart 1 gana una posición. - Kart 2 sufre una pérdida de posición o deserción. - Kart 2 sufre un daño que conduce a una pérdida de posición o deserción.</p>		GENERAL
		NO RELEVANTE
		VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA
		SIN VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA
		10 SEGUNDOS

<p><b>BUMP GOLPEAR DE ATRAS</b> significa que el frente de Kart 2 toca la parte posterior de Kart 1. Ni la razón ni la intensidad del contacto es relevante. Sólo las consecuencias del impacto son relevantes para juzgar una ventaja, no el impacto en sí.</p> <p>Una ventaja es que nos ocupa, si (o / o):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kart 2 gana una posición y el orden anterior no pueda ser recuperado en la misma vuelta.</li> <li>- Kart 1 sufre una pérdida de posición o deserción.</li> <li>- Kart 1 sufre un daño que conduce a una pérdida de posición o de abandono dentro de la misma vuelta.</li> </ul>		GENERAL
		NO RELEVANTE
		VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA
		SIN VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA
		DIAGONAL

<p><b>ATAJO CORTAR PISTA</b> significa que Kart 2 abandona la pista por completo y vuelve a la pista en una sección diferente. Es irrelevante qué Kart 2 ha salido de la pista.</p> <p>Una ventaja es que nos ocupa, si (o / o):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kart 2 gana un tiempo de posición o ganancias que no puede ser equilibrado en la misma vuelta.</li> <li>- Kart 1 o cualquier otro se ve obstaculizada por el regreso de Kart 2.</li> <li>- Kart 1 o cualquier otro sufre una pérdida de posición o abandono de los estudios por el regreso de Kart 2.</li> </ul>		GENERAL
		NO RELEVANTE
		VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA
		SIN VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA
		DIAGONAL

<p>Zigzag BARRER PISTA significa que Kart 1 cambia la línea de conducción más de dos veces en un tramo de vía recta por más de una anchura de kart. Es irrelevante en qué medida Kart 1 está por delante de Kart 2 o si Kart 2 habría sido capaz de superar. Una ventaja es que nos ocupa, si (o / o): - Kart 1 actúa más de una vez al tiempo de esta manera dentro de la misma raza</p>		<p>GENERAL NO RELEVANTE VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA  SIN VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA</p>
<p>DESCONOCIMIENTO FLAG DESACATO A BANDERAS está a la mano, si el conductor no lleva a cabo las instrucciones dadas por la bandera o bien el personal de pista o director de carrera. Es irrelevante el que la bandera está en la pregunta, por qué la bandera se ha hecho caso omiso o si la violación habría dado lugar a una ventaja o no. Ejemplos típicos de una indiferencia bandera son: - Adelantar con bandera amarilla. - Continuando con la carrera después de la recepción de la bandera negro / naranja. etcétera</p>		<p>DIAGONAL GENERAL EXCLUSION VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA NO RELEVANTE SIN VENTAJA SOBRE LA MANIOBRA  NO RELEVANTE</p>