



PRESCRIPCIONES GENERALES PARA CAMPEONATOS Y COPAS ACEK 2022



PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

CAPITULO 1: PRESCRIPCIONES GENERALES APLICABLES A CAMPEONATOS, TORNEOS Y COPAS DE KARTISMO EN COSTA RICA

1) Objetivos

El presente reglamento es de aplicación en todas las pruebas que se celebren en la especialidad del kartismo en Costa Rica.

Los artículos de carácter general recogidos en los Reglamentos de los Campeonatos, Copas, Torneos de kartismo en Costa Rica son de obligado cumplimiento para todas las pruebas de carácter estatal de la especialidad correspondiente.

2) Prescripciones Deportivas

2.1 - Aplicación de las Prescripciones Generales

Todos los Reglamentos Particulares de las Pruebas inscritas en el Calendario Oficial deben ser conformes al Código Deportivo Internacional CDI y al Reglamento General de ACEK y a las presentes Prescripciones Generales («las Prescripciones»).

2.2 - Estatuto de las Pruebas

El número máximo de pruebas de cada evento será el establecido en su Calendario Oficial.

El calendario oficial de pruebas será el registrado en el Automóvil Club de Costa Rica ACCR.

ACEK se reserva el derecho de modificar fechas y lugares de una o varias pruebas del calendario siempre y cuando tengan el visto bueno de ACCR.

El recorrido de las carreras desde la salida de carrera hasta la bandera a cuadros, excluyendo la vuelta de formación tendrá el número de vueltas que se detalla en el Reglamento Particular de cada evento.

2.3 - Karts admitidos

Sólo serán admitidos en una Prueba los karts conformes al Reglamento General y Técnico de Kartismo ACEK



PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

2.4 - Inscripciones de las Pruebas

Las Pruebas sólo pueden desarrollarse en un circuito homologado por ACEK, con licencias de ACCR de acuerdo con los tipos de karts empleados en esas Pruebas. Para eventos internacionales, la licencias deberán ser de ACCR (CIK/FIA).

ACEK se comprometen a adoptar y desarrollar en Costa Rica las clases de categorías internacionales fijadas por la CIK-FIA. Podrán establecer categorías llamadas «Nacionales de Promoción» teniendo una reglamentación particular derivadas de criterios técnicos y económicos propios del país considerado.

Estas categorías deberán favorecer el acceso de Pilotos a las categorías internacionales y respetar las exigencias técnicas de la CIK-FIA en materia de seguridad.

2.5 - Aplazamiento o anulación de una Prueba

ACEK, se reserva el derecho de anular una prueba sí el número de inscritos es igual o menor de 10 vehículos.

2.6 - Pilotos admitidos

Para participar en una Prueba, todo Piloto deberá ser Asociado de ACEK ya sea directamente o como representante de un piloto menor de edad. Adicionalmente deberá tener Licencia de Piloto de ACCR del año en curso de acuerdo con sus requisitos.

2.7 - Condiciones generales

- A. Corresponde a los Concursantes garantizar que todas las personas vinculadas por su inscripción respeten todas las disposiciones de los presentes reglamentos: General, Prescripciones Generales y disciplinario, General Técnico, Particular y Código Deportivo Internacional.
- B. EL Código Deportivo International será de aplicación en los aspectos generales de procedimiento para reclamación y apelación.
- C. Si a un Concursante es imposible estar personalmente en la Prueba, deberá designar a su representante por escrito. En todo momento de la Prueba, la persona encargada de un kart inscrito es responsable conjuntamente y solidariamente con el Concursante en el respeto del conjunto de las disposiciones y de las reglamentaciones aplicables en la prueba, campeonato, copas y torneos.
- D. Los Concursantes y pilotos deberán garantizar que sus karts cumplen las condiciones de conformidad y de seguridad a lo largo de toda la duración de los entrenamientos y de la carrera.

- E. En cada carrera de cada categoría de una misma fecha, un piloto no podrá utilizar más de un chasis. No están autorizados los chasis de reserva. El Comisario Técnico debe registrar el número del chasis en el escrutinio previo de carrera. Todos los karts deben tener el número de chasis visible. Los Comisarios Técnicos podrán identificar los karts durante las verificaciones técnicas para garantizar el cumplimiento de esta norma.
- F. Todas las personas vinculadas de la forma que sea con un kart inscrito o encontrándose por otras razones en la zona del Paddock, de los Parques de Asistencia o en la pista, deberán llevar un pase apropiado.
- G. Las penalizaciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en las presente Prescripciones Generales y disciplinarios son las tipificadas en el Código Deportivo Internacional.

2.8 - Verificaciones Técnicas y Administrativas

- A. Durante las Verificaciones Técnicas y Administrativas preliminares que tendrán lugar en las fechas y lugares establecidos en el Reglamento Particular, el Concursante deberá tener disponibles todos los documentos e informaciones requeridas.
- B. Los Concursantes que no respeten los límites de tiempo impuestos no estarán autorizados a participar en la Prueba, salvo autorización concedida por los Comisarios Deportivos.
- C. No podrá ser exigido a ningún Concursante, Piloto u otra persona vinculada a un kart, que firme documento alguno que no haya sido previamente aprobado por ACEK.
- D. El Director de Carrera o el Responsable Médico en jefe puede pedir a un Piloto que se le efectúe un reconocimiento médico en cualquier momento de la Prueba.
- E. Ningún kart podrá tomar parte en la Prueba hasta que no haya sido verificado por los Comisarios Técnicos.
- F. Los Comisarios Técnicos pueden en todo momento de una Prueba:
 - a) verificar la conformidad del kart o del equipamiento del Piloto,
 - b) exigir que un kart sea desmontado por el Concursante para garantizar que las condiciones de admisión o de conformidad sean totalmente respetadas,
 - c) pedir a un Concursante que presente alguna pieza o muestra que ellos juzguen necesaria.

PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

- G. Todo kart que, después de ser revisado por los Comisarios Técnicos, haya sido desmontado, modificado o reparado de tal forma que pueda afectar a su seguridad o poner en tela de juicio su conformidad, o haya estado implicado en un accidente con consecuencias similares, deber ser presentado de nuevo ante los Comisarios Técnicos para su aprobación.
- H. El Director de Carrera puede pedir que todo kart implicado en un accidente sea parado y verificado.
- I. Los controles y Verificaciones Técnicas serán efectuados por oficiales debidamente designados que serán responsables de la organización de los Parques de Asistencia y/o del Parque Cerrado y serán los únicos autorizados a dar instrucciones a los Concursantes.
- a) Detalles de revisión técnica posterior a evento ACEK:
1. Todos los primeros tres lugares y cualquier otro piloto seleccionado están obligados a pasar al Tech después de terminar un heat/clasificación, caso contrario será desclasificado.
 2. Un piloto está obligado a nombrar un representante para asistir a la revisión técnica posterior al evento que asistirá. Este nombramiento lo realizara durante la inscripción al evento. Este representante podrá ser el mismo piloto.
 3. En caso de revisión técnica después de clasificación y/o heat, el piloto y el kart que el/los comisarios deportivos consideren ilegal pasara a tomar el último puesto de la largada de ese clasificación y/o heat y obtendrán 0 puntos en el heat penalizado más la sanción que consideran los Comisarios Deportivos.
 4. En caso de revisión técnica posterior al evento podrá estar presente un miembro de los comisarios deportivos del evento o una persona nombrada por la Junta de ACEK para fiscalizar el proceso.
 5. Se puede someter a revisión técnica por oficio los tres primeros lugares del evento y un cuarto kart al azar.
 6. Inmediatamente después de finalizado el heat, el kart y el piloto proceden a las pesas. Si el kart y el piloto tienen menos del peso mínimo para su categoría, quedaran descalificados automáticamente de ese heat. En caso de clasificación, el castigo será tomar la última posición en la largada del siguiente heat.
 7. Posterior a la revisión de peso del kart y piloto, el comisario técnico se reserva el derecho de enviar los karts que el considere al parque cerrado de ese evento, en el cual procederá a hacer una revisión técnica.
 8. Dicha revisión técnica constara del siguiente procedimiento:
 - a. Esta puede llevarse a cabo el mismo día del evento o el día en que el Comisario Técnico (CT) lo considere oportuno, indicando la fecha y el lugar de la misma con 24 horas de anticipación. El CT tiene un máximo de 21 días naturales para realizar dicha revisión técnica.

PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

- b. El CT y sus ayudantes procederán a indicarle a un representante, el cual fue autorizado por el piloto en el momento de la inscripción de ese evento para asistir a la revisión, que debe desarmar para que el CT tome las medidas y/u observaciones necesarias.
 - c. Luego de realizar la revisión técnica del kart, el CT procederá a anotar en la hoja de revisión técnica las medidas que están afuera de lo contemplado en los reglamentos técnicos y/u observaciones que se tomaron en dicha revisión técnica, así como indicar en esta misma hoja si el kart contiene o no algún elemento ilegal de acuerdo al reglamento técnico de la categoría del kart.
 - d. La hoja de revisión técnica debe ser firmada por el CT, su(s) ayudante(s) y el representante del piloto indicado en el inciso 1 de este artículo, aceptando que dichas medidas y/u observaciones anotadas en la hoja de revisión son las verdaderas que se tomaron en ese momento.
 - e. Si el representante no está de acuerdo con las medidas tomadas, procederá a formular una apelación formal al colegio de comisarios, indicando testigos que puedan justificar dicha apelación.
 - f) Una vez firmada esta hoja de revisión técnica, el CT entregara las hojas a los Comisarios Deportivos del evento, indicando cuales karts no fueron aprobados por el CT y por lo tanto recomienda que quedan descalificados de dicho evento.
- J. 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, designado por el concursante o representante, para las tareas de desmontaje si los Comisarios lo consideran oportuno.
- K. Los Comisarios Deportivos publicarán los resultados de cada kart verificado y los pondrán a disposición del resto de Concursantes. Estos resultados no incluirán ninguna cifra en particular salvo en lo concerniente al análisis de gasolina. Todas las sanciones serán publicadas en los chats oficiales de ACEK después de la carrera.
- L. La presentación de un kart a las Verificaciones Técnicas será considerada como una declaración implícita de conformidad.
- M. Los números de competición y los eventuales distintivos de publicidad deberán estar colocados en su sitio antes de presentarse en las Verificaciones Técnicas.
- N. Un Piloto podrá cambiar su material ya identificado en las Verificaciones Técnicas (salvo los neumáticos) hasta antes del comienzo de los

PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

Entrenamientos Clasificatorios, o si no hay, hasta la salida de la primera Manga Clasificatoria. En las Pruebas sin Entrenamientos Clasificatorios, esta prohibición tendrá lugar una hora antes de la primera Manga Clasificatoria. Todo material cambiado deberá ser de la misma marca (chasis, motor) que el material mencionado en el formulario de inscripción y deberá pasar otra Verificación Técnica. La marca de los neumáticos no podrá ser cambiada.

- O. El Organizador deberá entonces prever la existencia de Verificaciones Técnicas hasta el comienzo de los Entrenamientos Clasificatorios y de las Mangas Clasificatorias.

- P. En el caso de que el Reglamento del Certamen estableciera dos Entrenamientos, dos Mangas y/o dos Carreras en la misma prueba y un concursante 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 concursante 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 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. Para fechas dobles, el kart que no va a correr la segunda fecha está en obligación de depositarlo en el parque cerrado antes del inicio de la segunda fecha bajo pena de descalificación de la fecha completa.

2.9 - Acceso a pista

- A. Sólo los oficiales previstos en el organigrama del Reglamento Particular de la Prueba podrán acceder a pista.

- B. Los representantes de la prensa podrán acceder a pista, bajo su propio riesgo liberando de toda responsabilidad a ACEK, ACCR y Organizadores, a condición de haber formulado la petición al Organizador y haber obtenido su autorización. Deberán respetar las instrucciones de seguridad dictadas por los Oficiales.

- C. Zona de desaceleración o carril de entrada: La zona de desaceleración o carril de entrada se utilizara para abandonar la pista, el acceso al área de boxes y/o los parques de servicio. En el curso de los Entrenamientos, Mangas, Repescas y la Carrera solamente estará autorizado el acceso a Boxes por la Zona de desaceleración.

- D. Zona de aceleración o carril de salida: El acceso a pista solo se podrá realizar a través de la zona de aceleración o carril de salida habilitados para

PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

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 amarilla o por un sistema similar, a partir de la cual el piloto no puede recibir ninguna ayuda externa o de su mecánico.

- E. Zona o Área de reparación (pits o Paddock): 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, Repescas y Carreras.

- F. 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 los Entrenamientos oficiales Cronometrados, Mangas Clasificadoras, Repesca 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.

- G. Zona de Pre-parrilla: La Zona de Pre-parrilla es el área habilitada al efecto de la formación de parrillas 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 Parrilla y deberán seguir sus instrucciones en todo momento.

- H. Zona de Pesaje: La Zona o línea de pesaje, estará situada a partir del carril de desaceleración y previa a la báscula de pesaje y el Parque de Llegada. A la finalización de los Entrenamientos Oficiales, Mangas, Repescas y Carreras, todos los pilotos deberán dirigirse a la zona de pesaje, siguiendo las instrucciones de los Comisarios de Pesaje. **Toda la zona de pesaje tiene la consideración de Parque Cerrado. Tan solo los Comisarios Técnicos y los pilotos con sus karts podrán acceder a ella, estando totalmente prohibida la presencia de mecánicos y/o concursantes.**

2.10 - Combustible

El combustible empleado deberá estar conforme a las prescripciones del Reglamento Particular.

2.11 - Seguridad general

- A. La organización dispondrá en el Paddock de una superficie suficiente para poder realizar las distintas actividades que se desarrollen en torno a cada prueba. Esta Zona estará exclusivamente destinada para los vehículos y carpas de asistencia técnica.

PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

- B. Una vez instalados los vehículos y carpas de asistencia, no estará permitida la salida de ningún vehículo hasta la finalización del meeting, excepto por razones de fuerza mayor, así entendidas por los Comisarios Deportivos.
- C. El Organizador realizara una planificación y designación de espacios para cada piloto/concursante. Cualquier concursante/piloto que no respete esta norma podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos.
- D. En cada uno de los circuitos se dispondrá de un parking suficientemente amplio para cubrir las necesidades de los equipos participantes en cada prueba.
- E. Toda persona relacionada de algún modo con cualquier concursante inscrito, deberán 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 concursante con el cual estén relacionado.
- F. Se prohíbe utilizar aparatos que produzcan llamas o chispas en Paddock, Parques, Pre-parrillas de salida y Pista, debiendo prever el organizador un lugar para el puesto de soldadura fuera de los Boxes.
- G. Está estrictamente prohibido a los Pilotos conducir su kart en sentido contrario al de la carrera, salvo que sea estrictamente necesario para despejar el kart de una posición peligrosa
- H. Durante los Entrenamientos Libres, Entrenamientos Clasificatorios, Mangas Clasificatorias y carreras de la fase final los Pilotos sólo pueden utilizar la pista y deberán en todo momento respetar las disposiciones de los reglamentos relativas a la conducción en circuito.
- I. Durante los Entrenamientos Libres, Entrenamientos Clasificatorios, Mangas Clasificatorias y carreras de la fase final un kart que se detenga, deberá ser retirado de la pista lo más rápidamente posible con el fin de que su presencia no constituya un peligro o un estorbo para otros participantes. Si el Piloto es incapaz de retirar el kart de una posición peligrosa conduciéndolo, será deber de los Oficiales de Pista prestarle ayuda; aunque si el kart arranca gracias a esta ayuda, será excluido de la clasificación de los Entrenamientos Clasificatorios o de la carrera donde se haya producido esta ayuda. Salvo razón médica, el Piloto deberá permanecer obligatoriamente cerca de su kart hasta la conclusión de los Entrenamientos Libres oficiales, Entrenamientos Clasificatorios, de las Manga Clasificatoria o carrera (s) de la fase final. Le está prohibido abandonar el lugar, salvo causa médica o de seguridad.

En el caso de una sesión de entrenamientos disputada en dos partes separadas por un intervalo de tiempo, todos los karts abandonados en el circuito en la primera parte deberán ser llevados al Parque de Asistencia durante ese intervalo y podrán tomar parte en la segunda parte de los entrenamientos.

- J. Toda reparación con ayuda de herramientas está prohibida fuera de la Zona de Reparaciones. Está prohibido llevar a bordo del kart cualquier herramienta y/o piezas de recambio. El Piloto no podrá recibir ninguna ayuda salvo en la Zona de Reparaciones determinada por el Reglamento Particular o en el Junta de Pilotos.
- K. En el caso que sean autorizados los reabastecimientos de combustible, sólo podrán llevarse a cabo en la zona prevista a tal efecto.
- L. Salvo en los casos previstos expresamente por el Reglamento Particular nadie, a excepción del Piloto, estará autorizado a tocar un kart detenido a menos que se encuentre en la Zona de Reparaciones.
- M. Cuando la pista esté cerrada por la Dirección de Carrera durante y después de los entrenamientos, y después de la llegada hasta que todos los karts, en movimiento o no, hayan llegado al Parque de Asistencia de «Llegada» o al Parque Cerrado, nadie podrá acceder a pista salvo los Oficiales de Pista en cumplimiento de sus obligaciones y el Piloto cuando conduce.
- N. Durante los Entrenamientos Clasificatorios, las Mangas Clasificatorias y carrera(s) de la fase final, el kart solo puede ser puesto de nuevo en marcha por el mismo Piloto, excepto si está en la Zona de Reparaciones. El Piloto no podrá recibir ninguna ayuda exterior en pista durante el transcurso de la Prueba, salvo en la Zona de Reparaciones, que solo podrá alcanzar con sus propios medios o por la asistencia oficial prevista para el evento.
- O. Un límite de velocidad puede ser impuesto en el pit lane y en la Zona de Reparaciones durante los entrenamientos y las Vueltas de Formación. Todo Piloto que sobrepase este límite le será aplicada una sanción prevista en el Código Deportivo Internacional.
- P. Si un Piloto tiene problemas mecánicos durante los entrenamientos, las Mangas Clasificatorias o carreras de la fase final, deberá abandonar la pista lo antes posible por razones de seguridad.
- Q. Si un Piloto está implicado en una colisión, no podrá abandonar el circuito sin la autorización de los Comisarios Deportivos.
- R. Ningún Piloto podrá abandonar la Zona de Reparaciones si no se lo indican los Comisarios.
- S. Las instrucciones oficiales serán transmitidas a los Pilotos por medio de señales prevista en el Código y los reglamentos. Los Concursantes no deben emplear de ninguna forma banderas similares a éstas.
- T. Todo Piloto que tenga intención de abandonar la pista, para entrar al Parque de Asistencia o de detenerse en la Zona de Reparaciones lo avisará con

PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

tiempo suficiente y se asegurará de hacerlo sin peligro y alzando uno de sus brazos.

- U. Durante la Prueba, y bajo la orden del Director de Carrera o del Director de la Prueba, todo Piloto que esté en infracción al Reglamento Técnico, excepto en la última vuelta, deberá detenerse en la Zona de Reparaciones y solucionar la irregularidad antes de salir a pista.
- V. Cuando participen en Entrenamientos Libres, Oficiales, en las Mangas Clasificatorias o en carreras de la fase final, los Pilotos deberán siempre llevar su equipamiento completo definido en el Reglamento Técnico.
- W. Está prohibido circular por el Paddock en moto, scooter u otros mecanismos motorizados.
- X. El Organizador se compromete a tener en pista, desde el comienzo de los Entrenamientos Libres hasta el término de la Prueba, todo el dispositivo de seguridad previsto para las pruebas en los reglamentos aplicables.
- Y. Cada participante deberá disponer de un extintor, de al menos 1.5 kg., en la carpa de asistencia y/o lugar de trabajo en el Paddock. En las carpas que estén ubicados más de un participante, el número de extintores será igual a una cuarta parte del número de pilotos ubicados en la misma. La disponibilidad de este extintor es obligatoria para cada uno de los participantes, y su incumplimiento podrá conllevar sanciones a criterios de los Comisarios Deportivos conforme al Reglamento Disciplinario.
- Z. Condición de Pista Seca ó Mojada: esta condición será declarada por personeros de la Junta Directiva en coordinación con los comisarios del evento dejando claro que el uso de las llantas de cada condición es obligatorio en cada una de las mismas. El director de Carrera será el responsable de comunicarle a los pilotos la condición de pista declarada. En caso de cambio de condición de pista se dará un tiempo prudencial de al menos 20 minutos para que todos los pilotos puedan realizar el cambio respectivo.

2.12 - Instrucciones y comunicaciones a los Concursantes

Toda clasificación y resultado después de los entrenamientos, Mangas Clasificatorias y de la carrera(s) de la fase final, así como todas las decisiones de los Oficiales de la Prueba serán publicadas en el tablón oficial de anuncios.

2.13 - Entrenamientos

- A. La disciplina en vigor en los Parques de Asistencia y en pista así como las medidas de seguridad serán las mismas para todos los entrenamientos, las Mangas Clasificatorias y la(s) carrera(s) de la fase final.

PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

- B. El Director de Carrera o el Director de la Prueba pueden interrumpir los entrenamientos tantas veces y por el tiempo que estimen necesario para despejar la pista o permitir el rescate de un kart. En el caso de Entrenamientos Libres exclusivamente, el Director de Carrera con el acuerdo de los Comisarios Deportivos, podrá decidir no continuar la sesión de entrenamientos después de la interrupción. Entre otros, si según los Comisarios Deportivos, la interrupción ha sido provocada deliberadamente por un Piloto, los tiempos realizados en esta sesión podrían serle anulados y podría serle rechazada su autorización para participar en otras sesiones de entrenamiento.
 - C. En el caso que una o varias sesiones de entrenamiento sean interrumpidas de esta forma, no será admitida ninguna reclamación relativa a los posibles efectos de esta interrupción en la clasificación de los Pilotos.
 - D. Todas las vueltas efectuadas durante las sesiones de Entrenamiento Clasificatorios serán cronometrados para determinar la posición en la salida de los Pilotos.
- 2.14 - Junta de Pilotos
- A. Definición: la Junta de Pilotos de los Concursantes y Pilotos es una reunión organizada por el Director de Carrera o el Director de la Prueba para todos los Concursantes y Pilotos inscritos en la Prueba.
 - B. Objeto de la Junta de Pilotos: recordar a los Concursantes y/o Pilotos los puntos específicos del Reglamento Particular relativos a la organización de la Prueba; recordarles las nociones de seguridad, ya sea generales o específicas del circuito utilizado.
 - C. La hora de la Junta de Pilotos estará indicada en el programa de la Prueba. La hora es considerada como aquella en la que comienza la Junta de Pilotos y la puerta y el acceso a la Junta de Pilotos se cerrarán. La reunión deberá siempre desarrollarse antes, no necesariamente el mismo día, de los Entrenamientos Clasificatorios o de la primera Manga Clasificatoria. Si es necesario, se podrán organizar reuniones suplementarias.
 - D. La presencia de los Concursantes y/o Pilotos inscritos es obligatoria durante toda la duración de la Junta de Pilotos bajo pena de sanción, pudiendo llegar hasta la exclusión de la Prueba.
- 2.15 - Parrilla de salida
- A. Al final de la última sesión de Entrenamientos Clasificatorios, la lista de los Pilotos clasificados será oficialmente publicada, así como las parrillas de salida.

PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

- B. Solo estos Pilotos estarán autorizados a tomar la salida de las Mangas Clasificadoras y/o de la(s) carrera(s) de la fase final.
- C. Todo Concursante cuyo(s) kart(s) sea(n) incapaz(ces) de tomar la salida por la razón que sea, o que tenga buenas razones para creer que su(s) kart(s) no estará(n) listo(s) para tomar la salida, deberá informar al Responsable de la Pre-Parrilla, quien avisará al Director de Carrera o al Director de la Prueba cuando le sea posible.
- D. Las parrillas se establecerán en función del tiempo más rápido realizado por cada Piloto, teniendo en cuenta la(s) sesión(es) de Entrenamientos Clasificatorios. Si uno o varios Pilotos obtienen el mismo tiempo, se tendrá en cuenta su segundo mejor tiempo, y así sucesivamente.
- E. El Piloto en cabeza en cada parrilla podrá elegir la posición de la pole position (a derecha o izquierda de la pista), con la condición de advertir al Director de Carrera o al Director de la Prueba a su llegada a la Pre-Parrilla. Esta elección sólo modificará la primera línea, con exclusión de las otras. En su defecto, el Piloto en cabeza de cada parrilla saldrá en carrera en la posición de la parrilla que era la pole position el año anterior o, si es un nuevo circuito, en aquella que haya sido asignada como tal por ACEK.
- F. El acceso a parrilla determinará cinco minutos antes de la hora prevista para la salida de la carrera. Todo kart que no haya ocupado su lugar en parrilla no estará autorizado a hacerlo, salvo circunstancias excepcionales a criterio de los Comisarios Deportivos.

2.16 - Procedimiento de salida

- A. La señal de salida será dada por medio de un semáforo o de una bandera.
- B. El tipo de salida será estipulado en el Reglamento Particular de la Prueba. Sólo podrá ser lanzada, parada o LeMans. La parrilla estará formada por dos filas de karts.
- C. Para dar la salida, el Director de la Prueba (o en su defecto, el Director de Carrera) se encontrará como mínimo a 5 metros del borde de la pista.
- D. Una línea Amarilla estará pintada 25 metros antes de la Línea de Salida. Estará prohibido acelerar antes de haber cruzado esta línea. Para las salidas lanzadas, esta Línea Amarilla será igualmente materializada por una fila de conos blandos (1 cono a cada lado de la pista y 4 conos situados sobre la línea central de la pista).
- E. Si se emplea un Pace Car, la Línea Amarilla se pintará 50 metros antes de la Línea de Salida. Estará prohibido acelerar antes de cruzar esta línea bajo pena de sanción impuesta por los Comisarios Deportivos.

PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

- F. Desde que el Director de Carrera o el Director de la Prueba indica por medio de la bandera verde que los karts pueden arrancar, los Pilotos estarán bajo las órdenes del Director de Carrera o bajo las órdenes del Director de la Prueba y no podrán recibir ningún tipo de asistencia externa. Todo Piloto que no haya podido poner su kart en marcha a tiempo bajo las órdenes del Director de Carrera o del Director de la Prueba, no podrá abandonar la Pre-Parrilla salvo con autorización del Director de Carrera, del Director de la Prueba, o del Responsable de la Pre-Parrilla. El Director de Carrera deberá definir un punto de referencia (**last chance**) de la pista en la cual, si el pole posición no ha sobre pasado dicho punto, el piloto en parrilla podrá integrarse el grupo en la posición que le corresponde. En caso de que la pole posición haya pasado este punto (**last chance**), el piloto de pregrilla no podrá unirse el grupo y deberá largar desde la última posición del grupo una vez que este haya pasado el punto de pregrilla.
- G. Los karts efectuarán aproximadamente una Vuelta de Formación antes de dar la salida. Está prohibido adelantar a otros Pilotos bajo pena de sanción impuesta por los Comisarios Deportivos, conforme a la Escala de Sanciones del Código Deportivo Internacional. Salvo indicado en el punto F.
- H. Si un Piloto se detiene por la razón que sea durante la Vuelta de Formación, no podrá intentar salir de nuevo hasta que haya sido rebasado por el resto de Pilotos. Saldrá obligatoriamente desde el final de la formación. En el caso en que intentase arrancar delante del pelotón, a la espera de que los Pilotos de cabeza le adelanten, le será mostrada la bandera negra y será excluido de esta carrera.
- I. En los casos de salidas lanzadas, un Piloto retrasado tendrá la posibilidad de retomar su lugar en parrilla sólo si esta maniobra no estorba a otros Pilotos y en cualquier caso antes de haber alcanzado la zona de salida materializada por los conos (**last chance**).
En el caso de salidas paradas, un Piloto retrasado tendrá la posibilidad de retomar su lugar en parrilla hasta el momento en que se encienda el semáforo rojo de salida o se lo indique el Director de Carrera. Estará prohibido circular por cualquier otro sitio que no sea la pista durante la carrera.
- J. Si un Piloto ha sido inmovilizado por culpa de otro, el Director de Carrera o el Director de la Prueba puede parar la vuelta de formación y empezar de nuevo el procedimiento de salida y permitir al Piloto afectado ocupar su lugar, El piloto causante de tal incidente queda bajo pena de sanción impuesta por los Comisarios Deportivos, conforme a la Escala de Sanciones del Código Deportivo Nacional.
- K. El Director de Carrera o el Director de la Prueba dará la salida cuando esté satisfecho con la formación.
- L. En caso de reiteración de falsas salidas, el Director de Carrera o el Director de la Prueba, en calidad de Juez de Hecho, podrá detener el procedimiento de salida mediante la bandera roja e informará a los Comisarios Deportivos,

PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

que podrán sancionar a los culpables con una sanción de mandarlos al últimos de la parrilla, en tiempo desde 5 segundos o hasta la exclusión. Una nueva salida podrá ser dada inmediatamente.

- M. Toda tentativa por anticipar o retrasar la salida será sancionada.
- N. Desde que la salida haya sido dada, las condiciones de carrera entran en vigor, y cualquiera que sea el lugar donde se encuentre el kart, no podrá recibir ninguna asistencia, salvo que sea para apartarlo a un lugar seguro.

Salidas lanzadas para karts con toma directa sin embrague:

Al final de la Vuelta de Formación, los Pilotos avanzarán a velocidad reducida hacia la Línea de Salida, ordenados en dos filas de karts. Durante la fase de aproximación, los semáforos estarán en rojo, si los hay. Ningún kart podrá acelerar antes de cruzar la Línea Amarilla y nunca antes de que se apaguen los semáforos rojos o se dé la bandera de Salida. Si la formación está correcta, el Director de Carrera o el Director de la Prueba dará la salida apagando los semáforos rojos o con la Bandera de Salida. Si no está conforme con el procedimiento, encenderá el semáforo ámbar si lo hay o hará la señal, dando lugar a una nueva Vuelta de Formación.

Salidas lanzadas para karts con embrague sin caja de cambios:

Al final de su Vuelta de Formación, los Pilotos avanzarán a velocidad moderada hacia la Línea de Salida, ordenados en dos filas de karts. Durante la fase de aproximación, los semáforos estarán en rojo si los hay. Ningún kart podrá acelerar antes de haber pasado la Línea Amarilla y en ningún caso antes de que se apaguen los semáforos rojos o se dé la Bandera de salida. Si está conforme con la formación, el Director de Carrera o el Director de la Prueba dará la salida apagando los semáforos rojos o dando la Bandera de salida. Si no está conforme con el procedimiento, encenderá el semáforo ámbar si lo hay o hará la señal, dando lugar a una nueva Vuelta de Formación. En el caso que el motor de un Piloto se cale durante la Vuelta de Formación, un Oficial o Mecánico designado a tal efecto, podrá ponerlo en marcha cuando el resto de Pilotos le haya rebasado.

Salidas paradas para karts con caja de cambios (circuitos cortos):

Al final de la Vuelta de Formación, los Pilotos ocuparán su lugar en parrilla; el Director de Carrera (o su adjunto) se encontrarán en la Línea de Salida con la bandera roja en alto. Todos los semáforos estarán apagados si los hay hasta que el último kart haya ocupado su lugar en parrilla. Cuando todos los karts estén inmóviles en parrilla, un Comisario desplegará una bandera verde al final de la parrilla. El Director de Carrera (o su adjunto) y el Comisario abandonarán la pista y los Pilotos estarán entonces bajo las órdenes del Director de Carrera o del Director de la Prueba. Lanzará la secuencia automática de los cuatro semáforos rojos (secuencia de 4 a 6 segundos) si los hay. La salida será considerada como dada al apagado automático de los semáforos o con la Bandera de Salida.

PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

Si no está conforme, encenderá el semáforo ámbar si lo hay o hará la señal, dando lugar a una nueva Vuelta de Formación. Si un Piloto no puede arrancar, deberá permanecer en su kart y agitar los brazos en alto.

Salidas lanzadas para karts con caja de cambios (circuitos largos):

Al final de su Vuelta de Formación, los Pilotos avanzarán a velocidad moderada hacia la Línea de Salida, ordenados en dos filas de karts. Durante la fase de aproximación, los semáforos estarán en rojo si los hay. Ningún kart podrá acelerar antes de haber pasado la Línea Amarilla y en ningún caso antes de que se apaguen los semáforos rojos o se de la Bandera de salida. Si está conforme con la formación, el Director de Carrera o el Director de la Prueba dará la salida apagando los semáforos rojos o dando la Bandera de salida. Si no está conforme con el procedimiento, encenderá el semáforo ámbar si lo hay o hará la señal, dando lugar a una nueva Vuelta de Formación. En el caso que el motor de un Piloto se cale durante la Vuelta de Formación, un Oficial o Mecánico designado a tal efecto, podrá ponerlo en marcha cuando el resto de Pilotos le haya rebasado.

O: **Sanción en salidas lanzadas:** Siempre y cuando exista prueba documental de video se sanciona de la siguiente manera:

1. 3 segundos si antes de que se dé la salida, el kart está fuera con 2 llantas con respecto a la línea de los otros karts en parrilla.
2. 5 segundos si las 4 llantas están afuera de la línea con respecto los otros karts en parrilla.
3. Para las salidas detenidas el piloto que se salga de la formación de su posición en parrilla antes de que se dé la orden de salida, será sancionado con 3 segundos.

2.17 - Llegada

- A. La señal que determina el final de la carrera será dada desde la Línea cuando el kart en cabeza de carrera haya recorrido la distancia íntegra prevista para la carrera o la mayor distancia durante la duración prevista para la carrera.
- B. Si la señal de fin de carrera es retrasada por la razón que sea, la carrera se considerará finalizada en el momento que, en condiciones normales, la finalización de la carrera haya sido decidida si no hubiese retraso
- C. Después de recibir la señal de finalización de la carrera, todos los karts deberán dirigirse directamente al Parque Cerrado, sin detenerse y sin asistencia (salvo de los Comisarios si es necesario).
Todo kart clasificado, que no fuese capaz de llegar al Parque Cerrado por sus propios medios, será puesto bajo el control exclusivo de los Comisarios de Pista, que velarán para que el kart sea conducido al Parque Cerrado con total regularidad.

2.18 - Incidentes

Un «Incidente» es un hecho o una serie de hechos implicando a uno o varios Pilotos o toda acción de un Piloto notificada a los Comisarios Deportivos por el Director de Carrera o el Director de la Prueba o apreciado por los Comisarios Deportivos y notificado al Director de Carrera o al Director de la Prueba), que hubiera(n):

- infringido las presentes Prescripciones, Códigos y/o Reglamentos aplicables;
- haberse anticipado en la salida ;
- no haber respetado las señales de las banderas o indicaciones de los oficiales responsables de la prueba;
- provocar una falsa salida a uno o varios karts;
- provocado una colisión ;
- causado una salida de pista, o entrompar a otro Piloto;
- haber impedido ilegítimamente un adelantamiento a otro Piloto;
- haber obstaculizado ilegítimamente a otro Piloto durante un adelantamiento.
- Provocar un daño al kart de otro piloto obligándolo a abandonar la carrera o ingresar a la Zona de Asistencia para hacer reparaciones.
- En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el espíritu deportivo que debe presidir el deporte del kartismo.

(a) Corresponde a los Comisarios Deportivos decidir, a consecuencia del informe o a petición del Director de Carrera o del Director de la Prueba, si uno o varios Pilotos están implicados en un incidente, y no deberá(n) abandonar el circuito sin el consentimiento de los Comisarios Deportivos.

(b) Si un Piloto está implicado en una colisión o un Incidente y que haya sido informado por los Comisarios Deportivos dentro de los 30 minutos siguientes a la finalización de la carrera, no deberá abandonar el circuito sin su consentimiento.

Las penas indicadas en este artículo se cumplirán en forma inmediata, salvo la existencia de algún recurso cuando procediere.

Como norma general, las infracciones de carácter técnico y deportivo cometidas en los Entrenamientos llevarán consigo la anulación de los tiempos conseguidos. Las infracciones técnicas y deportivas cometidas en las Mangas o Carreras conllevarán la exclusión de la Manga o Carrera correspondiente pudiendo llegar a la Exclusión de la prueba.

Asimismo los Comisarios Deportivos podrán informar al Tribunal de Apelación sobre cualquier licenciado que ellos consideren implicado en un "Incidente".

El Tribunal de Apelación podrá penalizar a cualquier piloto implicado en un "Incidente" de acuerdo con el CDI sus sanciones.

2.19 - Clasificaciones

El Organizador puede prever en su Reglamento Particular subdivisiones por grupos de karts, subdivisiones por clases de cilindrada o clasificaciones especiales establecidas sobre un índice de prestaciones.

2.20 - Reclamaciones y Apelaciones

El Reglamento Particular debe incluir todas las indicaciones necesarias en lo que se refiere a las cuantías de los derechos de reclamación o apelación fijadas por ACEK.

2.28 - Aplicación e interpretación de las Prescripciones Generales

En caso de duda en la interpretación de las presentes Prescripciones, la Comisión Deportiva será la única autoridad facultada para tomar una decisión, sin perjuicio del derecho de apelación, conforme el Código CDI.

2.29 - Cobertura justa e imparcial de la Prueba por parte de la prensa

El Organizador de una Prueba deberá asegurarse que la persona habilitada para explotación de los derechos de retransmisión lo hace de forma que la cobertura se realice de forma justa e imparcial y que los resultados de la Prueba no se vean alterados.

CAPITULO 2: PRESCRIPCIONES ESPECÍFICAS APLICABLES A LOS CAMPEONATOS, COPAS Y TORNEOS DE KARTISMO

En el marco de los Campeonatos, Copas y Torneos de Kartismo, todas las disposiciones de las Prescripciones Generales (Capítulo 1) se aplicarán y se completarán con las presentes Prescripciones Específicas.

El control y la buena marcha de las Pruebas de Campeonatos de Kartismo deberán garantizarse por ACEK y fiscalizada ACCR.

1 - Reglamento

No se podrá introducir ninguna modificación a los reglamentos particulares después de la apertura de las inscripciones, salvo que se obtenga el acuerdo unánime de todos los concursantes ya inscritos, o salvo decisión de los Comisarios Deportivos por razones de fuerza mayor o de seguridad.

2 - Organización

La Asociación de Corredores de Kartismo con el aval del ACCR, organizará los Campeonatos, Torneos y Copas de Kartismo Sprint y Endurance, sujetos a este reglamento. ACEK deberá constituir un Comité Organizador que estará formado por sus miembros.

Los Campeonatos, Copas y Torneos se desarrollarán a una o varias Pruebas.

3 - Karts Admitidos

Sólo serán admitidos a Pruebas de Campeonato, Torneos y Copas, los karts conformes al Reglamento General y Técnico de Kartismo.

4 - Inscripción de las Pruebas de Campeonato, Torneos y Copas

- A. Los Campeonatos, Torneos, copas sólo pueden desarrollarse en un circuito homologado por ACEK.
- B. Todos los Organizadores de Pruebas de Campeonatos ACEK, se comprometen a respetar los textos que rigen el Campeonato por el mismo hecho de organizar la Prueba.
- C. Las Pruebas de un mismo Campeonato deben estar separadas al menos por dos semanas. ACEK se reserva el derecho de reducir o aumentar este intervalo en razón de circunstancias particulares.

4.1 - Formulario de inscripción.

- A. Las hojas de inscripción deben ser remitidos a ACEK, en los plazos establecidos. Los citados documentos deberán ir acompañados de los derechos de inscripción que se fijen en el Reglamento Particular.
- B. Las hojas de inscripción deberán contener, como mínimo:
 - 1. Una declaración de que tanto el concursante como cualquier persona relacionada y afectada en la participación del Evento correspondiente han leído, comprendido y aceptado los Reglamentos aplicables
 - 2. El número de transponder a utilizar.
 - 3. El nombre del concursante y su número de licencia.
 - 4. El(los) nombre(s) del(los) piloto(s) y sus números de licencia.
 - 5. Los números de teléfono de la oficina y el celular así como la dirección de Correo electrónico.
 - 6. Los concursantes deberán inscribirse obligatoriamente para cada una de las pruebas de que conste el Evento, rellenando las hojas oficiales de inscripción en su totalidad.

5 - Acceso al Parque de Asistencia de «Salida»

Sólo el Piloto y su Mecánico portando el pase acreditativo («Mecánico A») están autorizados a entrar en el Parque de Asistencia de Salida con el kart del Piloto.

6 - Número de karts autorizados en pista

El número de karts autorizados en pista está limitado a 34 para las carreras de la fase final, 36 en Entrenamientos Clasificatorios y Mangas Clasificatorias y 51 en Entrenamientos Libres.

7 - Toda Prueba de Campeonato, Torneo y Copas se compondrá de Entrenamientos Libres, Entrenamientos Clasificatorios, Mangas Clasificatorias (+ posible Repesca, en función del número de participantes) y una fase final.

En el marco de ciertos Campeonatos, una fase de consolación (a llamarse por ejemplo: Copa de la Federación o Copa de la Ciudad) podrá preverse, para Pilotos no clasificados en la fase final.

7-1 - Entrenamientos Libres

Salvo reglamentación particular, el horario de la Prueba deberá prever un mínimo de media hora de Entrenamientos Libres oficiales para cada categoría.

Estarán reservados a Pilotos que hayan pasado las Verificaciones Administrativas. Si el número de Pilotos es inferior a 102, serán repartidos en dos series para los números pares e impares. Cuando sea superior a 102, si es posible serán previstas tres series de igual número.

8 - Emparejamiento de dos categorías

En el marco de Campeonatos, Copas y Torneos, el emparejamiento de 2 categorías diferentes puede ser admitido cuando el número mínimo de Pilotos 4 por categoría, no se ha cubierto o según al criterio de ACEK. La categoría superior, en el respeto de los Reglamentos en vigor, saldrá en cabeza en parrilla para las Mangas Clasificatorias y Finales. Al término de la Final, se procederá a una clasificación separada.

9 - Empates entre Pilotos para definir la posición final del Campeonato.

Para los Pilotos que totalicen exactamente el mismo número de puntos, se procederá como sigue:

- 1) en función del valor de los puestos (1º, 2º, 3º puestos, etc.) que hubieran obtenido en los resultados generales de las Pruebas y que hayan servido para constituir sus puntos totales;

PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

- 2) en función del valor de los puestos obtenidos en las clasificaciones generales de todas las Pruebas en que cada Piloto hubiera participado;
- 3) en caso de nuevo empate, ACEK designará el vencedor en función de una rifa.

10 - Aplicación e interpretación de las Prescripciones Generales y Específicas

En caso de plantearse cualquier disputa respecto de la interpretación de estas Disposiciones, la Comisión Deportiva de ACEK o la Comisión compuesta por ACCR será la única autoridad facultada para tomar una decisión

11 - Disposiciones protocolarias

- Las portadas del Reglamento Particular y del programa de la Prueba, las hojas oficiales de la clasificación, así como los carteles, mostrarán de forma predominante el título de Campeonato, Copa o Torneo, con el logotipo de ACEK.
- Los preparativos antes de la salida de la fase final estarán dentro de lo posible, precedidos de una ceremonia (presentación de los Pilotos, etc.).
- La ceremonia de proclamación del vencedor será cuidadosamente preparada y el siguiente material deberá estar previsto de la siguiente forma:
- Un pódium, de ser posible de grandes dimensiones con los logotipos de ACEK
- El 3º, 2º y el vencedor de la Prueba subirán sucesivamente al pódium,
- Se entregará una copa, como mínimo, a los Pilotos.

12 - Derechos de filmación

La cobertura de las Pruebas inscritas en los Campeonatos, Torneos o Copas de ACEK deberá ser equitativa e imparcial, de acuerdo con el Artículo 27 de las Prescripciones Generales.

13. CONTROL MEDICO COMO CONSECUENCIA DE UN ACCIDENTE O UNA ENFERMEDAD

13.1 En caso de accidente, durante una competición o fuera de ella, con una lesión traumática ocasionando una incapacidad igual o superior a 10 días o en caso de enfermedad o afección cubierta en los Artículos 1.2 y 1.3 del presente reglamento, el Piloto deberá comunicarlo obligatoriamente a ACEK en un plazo de 10 días:

- a) ya sea adjuntando un certificado médico confidencial dirigido a la Comisión Médica Nacional o al Médico reconocido por ACEK en el que se haga constar el diagnóstico, el pronóstico, incapacidad temporal o el porcentaje de invalidez.
- b) y sea dando autorización a la Comisión Médica Nacional o al Médico Reconocido por ACEK para ponerse en contacto, en un escrito confidencial, con el hospital o la clínica donde hubiese estado hospitalizado. A partir de la fecha del descubrimiento de la enfermedad o afección prevista en los Artículos 1.3 y 1.4 del presente reglamento, y hasta decisión de ACEK, el Piloto deberá abstenerse de toda participación, como Piloto, en toda competición de Kartismo bajo la legislación de ACEK y ACCR.

13.2) Afecciones y Enfermedades:

- a) Todas las afecciones o enfermedades previstas en los Artículos 1.3 y 1.4 de presente reglamento deben ser comunicadas a la Comisión Médica Nacional, en su ausencia al Médico reconocido por ACEK.
- c) En caso de accidente que entrañe una incapacidad igual o superior a 10 días y después de recibir un documento que confirme la curación o recuperación, véase un alta médica, la Comisión Médica Nacional, o el Médico reconocido por ACEK, pasará una visita de reintegración o un nuevo proceso completo de reconocimiento médico anual.

13.3) Sanciones:

No respetar los Artículos 13.1 y 13.2 traerá consigo la aplicación de sanciones por parte de ACEK.

14 - INSTRUCCIONES EN CASO DE ACCIDENTE

El Jefe Médico de una prueba en la que se produce un accidente, deberá proceder de la forma siguiente: si el accidente requiere una hospitalización de al menos 24 horas, el Responsable Médico, deberá avisar a ACEK del Piloto implicado, facilitando el máximo de detalles y precisiones. ACEK alertada deberá actuar conforme a las Prescripciones del Artículo 1 del presente capítulo.

15.- PROCEDIMIENTO DE PESAJE

- a) Después de los Entrenamiento Clasificatorios, las Mangas Clasificatorias y las carreras de la fase final, cada kart que cruce la Línea será pesado. Si el kart no puede llegar hasta la Zona de Pesaje por sus propios medios, será puesto bajo el control exclusivo de los Comisarios de Pista, que le llevarán o le harán llevar, y su Piloto deberá dirigirse a la Zona de Pesaje tan pronto como regrese de los stands para que se establezca su peso.
- b) Al término de los Entrenamientos Clasificatorios, el Piloto y su kart serán pesado simultáneamente y luego por separado. Si, por causa de fuerza mayor, al Piloto no le fuera posible presentarse en la báscula al final de una Manga Clasificatoria o de una carrera de la fase final, su kart será pesado y al peso del kart se le añadirá el peso establecido del Piloto al término de los Entrenamientos Clasificatorios.
- c) Ninguna materia o sustancia sólida, líquida, gaseosa o de la naturaleza que sea, podrá ser añadida a un kart, ser depositada o retirada antes del Pesaje (salvo por un Comisario Técnico en el marco de sus actividades oficiales).
- d) Sólo los Comisarios Técnicos y los Oficiales pueden entrar en la Zona de Pesaje. Ninguna intervención, cualquiera que sea, estará permitida en esta zona, salvo que haya sido autorizada por estos Oficiales.
- e) Un kart o Piloto no podrán abandonar la Zona de Pesaje a menos que se lo autorice el Delegado Técnico (o el Comisario Técnico).
- f) Toda infracción a las presentes disposiciones relativas al pesaje de los karts podrá suponer la exclusión del Piloto y kart implicado.
- g) El Organizador colocará la báscula a cubierto en la entrada del Parque de Asistencia de «Llegada» y deberá prever personal suficiente para garantizar la colocación del kart en la báscula. Los Mecánicos serán apartados de los karts hasta que el Procedimiento de Pesaje de su kart haya concluido.
- h) Si el peso de un Piloto y de su kart fuese inferior al especificado en el Reglamento Técnico, el resultado será comunicado por escrito al



PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

Concursante, y el kart y su Piloto serán excluidos de los Entrenamientos Clasificatorios, de la Manga Clasificatoria o de la carrera en cuestión.

- i) El Organizador deberá disponer de pesos certificados para el calibrado de la báscula.

16.- POLIZA DE SEGURO EN CASO DE ACCIDENTE

Cada piloto deberá contratar una póliza de seguro de Responsabilidad Civil para cada evento. Esta póliza estará a disposición de los organizadoras y/o ACEK para poderla examinar si lo desean.

Los pilotos participantes en la prueba no son considerados como terceros entre ellos.

17 - REGLAMENTO DE DISTRIBUCIÓN DE COMBUSTIBLE

Conforme lo estipulado en el Reglamento General y Particular de cada prueba.

18.- CONDUCCION DEPORTIVA

- A. Durante la Carrera, un kart que se encuentra sobre la Pista puede utilizar todo el ancho de la misma; sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por otro kart cuya velocidad sea, bien momentánea o constantemente, superior a la suya, el piloto a ser rebasado debe mantener su ritmo y línea de carrera. Cualquier maniobra que obstaculice o impida que sea adelantado, se considera como maniobra antideportiva.
- B. Las curvas, así como sus Zonas de Entrada y salida pueden ser negociadas por los pilotos como deseen mientras se mantengan dentro de los límites marcados por las líneas blancas continuas de los bordes de la Pista. Teniendo en cuenta estas circunstancias, el adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda. La conducción fuera de los límites antes reseñados podrá ser sancionada, a criterio de los Comisarios Deportivos. Sin embargo, la realización de maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como toques, empujones o golpes por parte del concursante que adelanta, o más de un cambio imprevisto o anormal de dirección, aglomeración voluntaria de vehículos en el interior o exterior de las curvas por parte del piloto adelantado, están estrictamente prohibidas y entrañarán penalizaciones aleatorias, dependiendo de la importancia o la reiteración de las infracciones. La repetición de una conducta antideportiva puede entrañar la exclusión.
- C. Está prohibida toda maniobra de obstrucción por parte de uno o varios pilotos que tengan o no intereses comunes. No está permitido rodar constantemente juntos a varios vehículos, o adoptar una formación en

PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

abánico de manera que otro vehículo no pueda sobrepasarlos. En este caso, la bandera azul será presentada a los conductores.

- D. La penalización infligida a los pilotos que no respeten la bandera azul será igualmente aplicada a los conductores que obstruyan una parte de la Pista, y será más severa en el caso de una obstrucción sistemática, pudiendo llegar en este caso a la exclusión.
- E. La Bandera Negra y Blanca dividida diagonalmente, 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.
Esta Bandera No se debe utilizar para obligar a un piloto más rápido que el líder, a no rebasarlo. Tampoco se debe utilizar para obligar a un piloto a ceder su posición, a otro piloto de su misma categoría o no, que estén corriendo en la misma manga y en la misma vuelta.
- F. La repetición de faltas graves, o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo, una salida de Pista), podrá entrañar la exclusión de la Carrera de los pilotos en cuestión.
- G. Aquellos pilotos que efectúen más de un cambio de dirección sobre la Pista para evitar ser adelantados por otro conductor podrán ser sancionados con una penalización por los Comisarios Deportivos pudiendo llegar hasta la exclusión en base a las condiciones específicas del hecho que se juzgue o por eventuales reincidencias.
- H. Sanciones: El “Stop and Go” y drive “Through” no son aplicables para algún tipo de sanción.

19- CRONOMETRAJE

- A. Está prohibida la instalación y utilización de sistemas de telemetría o cualquier otra base informática, radio, etc., que permita la transmisión de datos, órdenes y/o comunicación desde un kart en movimiento hasta los pits y viceversa, durante todo el desarrollo de los Entrenamientos, Mangas y Carrera, salvo establecidos como obligatorios y/o los instalados por los Comisarios y Cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.
- B. La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los karts para poder realizar el cronometraje, es responsabilidad del concursante.
- C. Los aparatos oficiales de cronometraje (transponder), deben estar situados obligatoriamente en la parte exterior trasera del asiento del piloto.

PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

- D. Será obligatorio para los concursantes, (en el caso de que no sea de su propiedad) entregar el transponder a la finalización del Meeting.
- E. Los pilotos participantes en pruebas valederas para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Costa Rica, deberán ser titulares y aportar el transponder en las pruebas que participen. El estado del transponder, carga de batería, soporte, etc., y en definitiva todo lo inherente al funcionamiento del mismo es responsabilidad absoluta del concursante/piloto.
- F. El concursante y/o piloto están obligados a declarar en su boletín de inscripción el código o número del transponder que utilizaran en la prueba para la que se han inscrito.
- G. Las características técnicas del transponder serán publicadas en la página web de ACEK.

20. Escala de sanciones Aplicables.

Las siguientes Sanciones podrán ser aplicadas por el Director de Carrera, La comisión técnica, los comisarios deportivos o la Junta Directiva, de acuerdo a la falta realizada. El piloto que incurra en más de una sanción durante la misma manga se le penalizará por cada falta que haya cometido. El piloto también podrá ser sancionados por faltas que cometan sus familiares, mecánicos, ayudantes o sus acompañantes. Las multas económicas serán pagadas a ACEK (aclarando que temas como las apelaciones son del ACCR).

- A - Amonestación Escrita o Verbal.
- B – Multas económicas de 50.000 colones a 1.000.000 colones
- C- C1 Penalización de posiciones. C2 Penalización por tiempo de 3 a 30 segundos.
- D- Suspensión o exclusión de la clasificación, o Heat.
- E- Suspensión o exclusión de la fecha o evento.
- F- Suspensión o exclusión del Campeonato.
- G- Suspensión o exclusión deportiva de los eventos de ACEK (tiempo a Discreción de la Junta Directiva).

Régimen de Sanciones Disciplinarias

Las faltas que se cometan por parte de los pilotos, familiares o sus acompañantes serán sancionadas de acuerdo al siguiente régimen de sanciones disciplinarias de ACEK.

No.	Falta Cometida	Sanciones Aplicables
1	Irrespetar, Incumplir o Faltar a los Reglamentos Generales, las Prescripciones generales, los Reglamentos técnicos y Particulares de ACEK.	A-B-C-D-E-F-G
2	Irrespetar, Incumplir o Faltar a los Reglamentos del Código Internacional del Deporte.	A-B-C-D-E-F-G
3	Irrespetar las indicaciones de la organización del evento.	A-B-C-D-E-F-G
4	Agredir Físicamente, verbalmente o por medio de redes sociales a la organización deportiva, otros competidores o público asistente.	A-B-C-D-E-F-G
5	Protestar en público alguna decisión de la organización deportiva.	A-B-C-D-E-F-G
6	Difundir públicamente información Falsa o difamatoria contra el deporte de los motores y/o directivos u organización.	A-B-C-D-E-F-G
7	Presentar documentos alterados o con información falsa.	A-B-C-D-E-F-G
8	Consumir o competir bajo los efectos del alcohol, drogas y/o sustancias ilícitas.	A-B-C-D-E-F-G
9	Conducción del kart por piloto no inscrito	A-B-C-D-E-F-G
10	Conducción del kart no registrado o inscrito bajo otro piloto.	A-B-C-D-E-F-G
11	No cumplir con los requisitos del kart.	A-B-C-D-E-
12	No entregar la inscripción completa a la organización.	A-B-C-D-E-
13	No asistir o llegar tarde a la verificación técnica.	A-B-C-D-E-
14	No portar publicidad de los patrocinadores del evento.	A-B
15	No portar Credenciales durante el evento.	A-B-C-D-E-F-G
16	Portar credenciales falsas o expiradas durante el evento.	A-B-C-D-E-F-G
17	No portar números o portar números no legibles o incorrectos.	A-B-C-D
18	No portar el uniforme completo	A-B-C-D-E
19	Acudir al pódium a recibir premio sin uniforme o no acudir a la premiación.	A-B-C
20	Conducir sin las medidas obligatorias de seguridad	A-B-C-D-E
21	Ingreso a pista de personal de apoyo sin autorización del director de carrera.	A-B-C-D-E
22	Invadir o transitar por la pista de competencias sin autorización durante el evento.	A-B-C-D-E-F-G

PRESCRIPCIONES GENERALES-ACEK

23	Manejo mal intencionado o imprudente.	A-B-C-D-E-F-G
24	Choque intencional o accidental que perjudica la posición de otro piloto.	A-B-C-D-E
25	Obstaculizar intencionalmente (movimiento zigzag)	A-C-D-E
26	No respetar señales de banderas	C-D-E
27	Conducir en sentido contrario de la pista o del parque cerrado.	A-B-C-D-E-
28	Ingresar a la pista o retirarse de la misma sin precaución.	A-B-C-D-E
29	No conservar o respetar el puesto de salida antes de la señal de partida.	C-D
30	Separarse más de lo permitido del kart de adelante al momento de la salida del heat.	C-D
31	Cambiarse de carril en la partida antes de la bandera verde.	C-D
32	Recibir asistencia en la pista sin autorización.	A-B-C-D-E
33	Partida en falso y/o robo de partida.	C-D
34	Utilizar y/o transitar fuera del trazado de la pista.	C-D
35	Soltar intencional o accidentalmente una pieza del kart que pueda causar un accidente.	C-D
36	Irrespetar la detención de la carrera.	C-D
37	No cumplir con el peso de la categoría o no registrar el peso	D
38	Ingerir liquido o alimentos antes del pesaje	D
39	Retirar o agregar peso antes del pesaje en parque cerrado.	D
40	Presencia o acercamiento de mecánicos o ayudantes antes del pesaje.	D
41	Rehusarse a la revisión técnica o pesaje.	D-E
42	No asistir a la revisión técnica post eventos.	D-E
43	Usar neumáticos no marcados o de otro tipo al autorizado.	D-E
44	No contar con línea y reservorio de combustible.	D
45	Efectuar alteraciones en los karts no permitidas por los reglamentos.	D-E

LO OMITIDO EN ESTE REGLAMENTO, NO ES PERMITIDO.

REGLAMENTO DE PRESCRIPCIONES GENERALES ES PROPIEDAD INTELECTUAL DE ACEK Y ES PARA USO EXCLUSIVO DE ESTA ASOCIACIÓN. SE PROHÍBE SU REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL SIN SU AUTORIZACIÓN

