



**REGLAMENTO GENERAL
ASOCIACION CORREDORES DE KARTISMO
CAMPEONATOS 2025**

VERSION 202502

INDICE

CAPITULO PRESCRIPCIONES GENERALES.....	3
CAPITULO GENERALIDADES CAMPEONATO.....	30
CAPITULO GENERALIDADES TECNICAS.....	37

CAPITULO PRESCRIPCIONES GENERALES

La Asociación de Corredores de Kartismo con el aval del Automóvil Club de Costa Rica (ACCR) y la promoción de Fenauto, 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.

El propósito del presente Reglamento General es establecer el marco de las reglas aplicables a la organización de kartismo que se disputen organizados por ACEK y con el aval del ACCR.

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

1. OBJETIVOS

El presente reglamento se aplica 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.

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, las 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 50 karts.

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 Representantes 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 representante de piloto le 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 representante en el respeto del conjunto de las disposiciones y de las reglamentaciones aplicables en la prueba, campeonato, copas y torneos.

- D. Los representantes 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. Sin embargo, se acepta cambiar el chasis previa autorización del comisario técnico después de un choque si no está apto para continuar, y sale de ultimo en el próximo heat. 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 representante o piloto deberá tener disponibles todos los documentos e informaciones requeridas.
- B. Los representantes o pilotos 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 representante, piloto u otra persona vinculada a un kart, que firme documento alguno que no haya sido previamente aprobado por ACEK o ACCR.
- 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 entregado la hoja de escrutinio a los Comisarios Técnicos. Sera responsabilidad del piloto la información declarada en dicho formulario.
- 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 representante o el mecánico asignado para garantizar que sus condiciones de admisión o de conformidad sean totalmente respetadas.
- c) pedir a un piloto o representante que presente alguna pieza o muestra que ellos juzguen necesaria para su revisión.

G. Comisión Técnica: los comisarios técnicos contaran con el apoyo de una comisión técnica conformada por un miembro con conocimiento técnico de cada uno de los equipos con 5 o más karts. Esta comisión será convocada en caso de que

- si entre los jueces técnicos tienen discrepancia en una decisión y no logran ponerse de acuerdo.
- si se detecta una irregularidad en una pieza que es repetitiva en varios karts de la misma categoría.
- En caso de duda para determinar si una infracción corresponde a DQ1, DQ2 o DQ3.

H. 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.

I. El director de Carrera puede pedir que todo kart implicado en un accidente sea parado y verificado.

J. 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 representantes o pilotos.

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 TEC después de terminar un heat o clasificación, caso contrario será desclasificado.
2. Todo piloto está obligado a nombrar un mecánico asignado para asistir a la revisión técnica posterior al evento en el que haya sido seleccionado para revisión. Este nombramiento lo realizará en la hoja de escrutinio. Este mecánico asignado 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 esa

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 8 días naturales para realizar dicha revisión técnica.
 - 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. Ninguna sanción técnica es apelable ante un ente superior.
 - 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 se aplique la sanción correspondiente en dicho evento.

- K. 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.
- L. Los Comisarios Deportivos publicarán los resultados de cada kart verificado y los pondrán a disposición del resto de Concursantes. Todas las sanciones serán publicadas en los chats oficiales y/o la página de ACEK después de la carrera.
- M. La presentación de un kart a las Verificaciones Técnicas será considerada como una declaración implícita de conformidad.
- N. Los números de competición y los eventuales distintivos de publicidad deberán estar colocados en su sitio antes de presentarse en las Verificaciones Técnicas.
- O. Un Piloto podrá cambiar sus piezas ya identificadas en las Verificaciones Técnicas (salvo los neumáticos) hasta antes del comienzo de la clasificación, o si no hay, hasta la salida del primer heat de competencia. En las Pruebas sin clasificación, 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.
- P. El Organizador deberá entonces prever la existencia de Verificaciones Técnicas hasta el comienzo de la clasificación y de las Mangas Clasificadorias.
- Q. 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 y/o fotógrafos podrán acceder a pista, bajo su propio riesgo liberando de toda responsabilidad a ACEK, ACCR, organizadores, y propietarios de las pistas, 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 utilizará 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 ello. La Zona de salida de Boxes, de la cual forma parte el carril de aceleración, estará limitada al final de esta 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 Clasificatorias, 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. **(DQ excepción de asuntos de salud al criterio de los comisarios.)**

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.
- B. 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.
- C. El Organizador realizará 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 espacio suficientemente amplio para cubrir las necesidades de los equipos participantes en cada prueba.
- E. Toda persona relacionada de algún modo con cualquier piloto 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 representante o piloto con el cual estén relacionados.
- 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. **Aplica sanción A, B**
- 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. Aplica sanción D.
- H. Durante los Entrenamientos Libres, Clasificaciones, heats de carrera 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, Clasificaciones, Heats de competencia 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, y eso no es meritorio de una descalificación. El piloto será excluido de la clasificación de los heats de competencia o de la carrera donde se haya producido ayuda en una forma técnica, ejemplo asistencia para arrancar. El Piloto deberá permanecer obligatoriamente cerca de su kart hasta la conclusión de los Entrenamientos Libres oficiales, clasificación, de los heats de carrera o carrera de la fase final. Le está prohibido abandonar el lugar, salvo causa médica o de seguridad. Y el piloto no se puede quitar ningún elemento de la indumentaria de seguridad, hasta abandonar la pista, o estar en la zona de seguridad que el juez de pista le indique. Aplica sanción B.

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 lleverse 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, o sea para retirarlo de una posición peligrosa.
- 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 las clasificaciones, heats de carrera 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 para que su kart sea retirado de una posición peligrosa. Aplica sanción D.

- 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 del tipo B.
- P. Si un Piloto tiene problemas mecánicos durante los entrenamientos, la clasificación, heats de carrera 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 representantes no deben emplear de ninguna forma banderas similares a las que usan los jueces.
- 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 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. En caso de desacato por más de tres vueltas, aplica sanción D.
- 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. Incluyendo una ambulancia los días de prácticas oficiales y competencias.
- Y. Cada participante deberá disponer de un extintor, de al menos 1.5 kg., en la carpeta 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. Para la cancelación de un evento por asuntos climáticos o por fuerza mayor, se necesita una decisión colegiada que involucra a los Comisarios Deportivos, el Director de Carrera y la Junta Directiva de ACEK.

2.12- Instrucciones y comunicaciones a los Concursantes

Toda clasificación y resultado después de los entrenamientos, clasificaciones 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 o mediante el chat oficial de WhatsApp.

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 clasificaciones y la(s) carrera(s) de la fase final.
- 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 clasificación serán cronometradas para determinar la posición en la salida de los Pilotos.

2.14- - Junta de Pilotos

- A- Definición: la Junta de Pilotos de los Representantes 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 la clasificación. 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 la perdida de la mejor vuelta de clasificación.

2.15- Parrilla de salida

- A- Al final de la última sesión de clasificación, la lista de los Pilotos clasificados será oficialmente publicada, así como las parrillas de salida.
- B- Solo estos Pilotos estarán autorizados a tomar la salida de las Mangas Clasificatorias 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, ganará el que haya realizado el tiempo de primero.
- 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. Cuando se trate de dos categorías diferentes en un mismo heat, debe existir una diferencia no menos de 5 metros entre una u otra respectando las posiciones establecidas en la clasificación anterior.
- F- El acceso a parilla 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. Sera obligatorio indicar por parte del Director de Carrera a todos los pilotos con anticipación el cambio en la señal de salida que se vaya a utilizar. De ser necesario podrá detener la salida para esta comunicación.
- 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-
- D- Para dar la salida, el Director de la Prueba (o en su defecto, el Director de Carrera) se encontrará como máximo a 2 metros del borde de la pista.
- E- Una Línea Amarilla estará pintada 25 metros antes de la Línea de Salida. Estará prohibido acelerar antes que el pole había cruzado esta línea sin tener derecho a adelantar hasta la orden de salida (bandera/semáforo verde). 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).
- F- 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.
- G- 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, cuatro curvas antes de la línea de salida**) de la pista en la cual, si el pole posición no ha sobre pasado dicho punto, el piloto en parilla 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.
- H- 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.

- I- Si un Piloto se detiene y entra al pits 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.
- J- 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, cuatro curvas antes de la línea de salida**). 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.
- K- 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.
- L- El Director de Carrera o el Director de la Prueba dará la salida cuando esté satisfecho con la formación.
- M- 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, que podrán sancionar a los culpables con una sanción de mandarlos a una fila atrás en la parrilla, en tiempo desde 5 segundos o hasta la exclusión. Una nueva salida podrá ser dada inmediatamente.
- N- Toda tentativa por anticipar o retrasar la salida será sancionada.
- O- 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 o quitar un kart de una posición peligrosa.
- P- 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.

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 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.

Q- Sanción en salidas lanzadas

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 de meta 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 se estableció previamente.
- C- Despues 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 por 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 las clasificaciones llevarán consigo la anulación de los tiempos conseguidos u otra sanción especificada por los comisarios. Las infracciones técnicas y deportivas cometidas en los heats o carreras conllevarán la exclusión del heat o carrera correspondiente o una sanción de tiempo o posiciones designada por los comisarios, 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. Las sanciones técnicas o DQ técnicos no son apelables.

2.21 - 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.

2.22 - 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.

2.1- 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.

2.2- 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 puntuables.

2.3- Karts Admitidos

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

2.4- Inscripciones de las pruebas

- 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 debido a circunstancias particulares.

2.4.1- 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 representante 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 representante en caso de piloto menor de edad.
 - 4. El(los) nombre(s) del(los) piloto(s) y sus números de licencia.
 - 5. Los números de teléfono, así como la dirección de Correo electrónico.
 - 6. Los representantes deberán inscribirse obligatoriamente para cada una de las pruebas de que conste el evento, llenando las hojas oficiales de inscripción en su totalidad.

2.5- 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.

2.6- 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 clasificaciones o heats de carrera y 51 en Entrenamientos Libres.

2.7- Toda prueba de Campeonato, Torneo y Copas se compondrá de entrenamientos libres, clasificaciones, heats de carrera 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.

2.7.1- 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.

2.8- 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 8 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.

2.9- Empates entre pilotos para definir la posición del campeonato.

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

- 1) El que haya hecho más puntos en el campeonato sin contemplar eliminar la fecha mas mala.
- 2) 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;
- 3) en función del valor de los puestos obtenidos en las clasificaciones generales de todas las Pruebas en que cada Piloto hubiera participado;
- 4) en caso de nuevo empate, ACEK designará el vencedor en función de una rifa.

2.10- 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

2.11- Disposiciones protocolares

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.

2.12- 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.

Todo piloto cede a ACEK y/o cualquier empresa tercera autorizada por ACEK para estos fines, sus derechos de imagen para poder ser usados en fotografías o transmisiones televisivas o via internet.

2.13- Control médico como consecuencia de un accidente o una enfermedad.

2.13.1- 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.

2.13.2) 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.
- b) 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 una 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.

2.13.3) Sanciones:

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

2.14- 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.

2.15- Procedimiento de Pesaje

- A. Despues de las clasificaciones, heats de carrera 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 la clasificación, el piloto y su kart serán pesado simultáneamente y luego por separado si fuese necesario. 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 la clasificación.
- C. Ninguna materia o sustancia sólida, líquida, gaseosa o de la naturaleza que sea, podrá ser añadida al kart o al piloto, 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.** Bajo sanción B.
- 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 representante, y el kart y su Piloto serán excluidos de la clasificación, del heat clasificatorio o de la carrera en cuestión.
- I. El Organizador deberá disponer de pesos certificados para el calibrado de la báscula.

2.16- Póliza 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 las organizadoras y/o ACEK para poderla examinar si lo desean.

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

2.17- Reglamento de distribución de combustible

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

2.18- Conducción deportiva

- A. 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 que afecta negativamente a otros pilotos, como empujones o golpes por parte del pilotos para conseguir adelantar; 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.
- B. 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 abanico de manera que otro vehículo no pueda sobrepasarlos. En este caso, la bandera azul será presentada a los conductores.
- C. 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.

- D. 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.
- E. 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.
- F. 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.
- G. Sanciones: El “Stop and Go” y drive “Through” no son aplicables para algún tipo de sanción.

2.19- 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 piloto.
- C. Los aparatos oficiales de cronometraje (transponder), deben estar situados obligatoriamente en la parte exterior trasera del asiento del piloto.
- D. Será obligatorio para los concursantes, (en el caso de que no sea de su propiedad) entregar el transponder a la finalización del evento.
- 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.

2.20- 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).

2.21- 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 equipo de seguridad 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
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	Cambiar 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 líquido 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

CAPITULO GENERALIDADES CAMPEONATO

Artículo 1. Disposiciones Generales

- 1.1. La Asociación de Corredores de Kartismo, establece, los siguientes Campeonatos, Torneos y Copas:
 1. Campeonato, Torneos y Copas de Kartismo Sprint
 2. Campeonato, Torneos y Copas de Kartismo Endurance
 3. Campeonato Centro Americano, Latinoamericano ó Panamericano
- 1.2. Serán de aplicación, por orden de prioridad los siguientes reglamentos:
 - A-) Las Prescripciones Generales y Técnicos de ACEK
 - B-) El presente Reglamento General.
 - C-) Reglamento Particular
 - D-) El Código Deportivo Internacional

Toda contradicción con alguno de uno de los documentos arriba descritos hará prevalecer lo indicado escalando en el que le antecede, sea al de más alto rango.

Artículo 2. Participantes

Podrán participar en el presente Campeonato, Torneos y Copas los siguientes pilotos:

Todo piloto costarricense, extranjero o residente en Costa Rica que sea socio de ACEK y posea una licencia por el ACCR. Licencia aplica para pilotos de 11 años en adelante. Para las competencias internacionales deben portar la licencia de ACCR.

Nadie podrá tomar parte en una competición, sin tener su identificación vigente al año en curso que participa si la edad lo requiere.

Artículo 3. Vehículos Admitidos

- 3.1. Serán admitidos a participar y puntuar únicamente el kart cuyo chasis y motores estén homologados de acuerdo al Reglamento Técnico ACEK.
- 3.2. En el Campeonato, Torneos y Copas Sprint correrán los vehículos que califiquen de acuerdo al Reglamento Técnico ACEK para las siguientes categorías: Kid Kart; Stars of Tomorrow ; Micro Rok; Mini Rok; Tillotson 225 Junior, Senior y Heavy; Rok Shifter Senior y Master; Vortex VLR 100 Junior, Senior y Master.
- 3.3. En el Campeonato de Endurance solamente correrán vehículos que califiquen de acuerdo al Reglamento Técnico. Se permiten otros karts correr en forma de Copas solamente.

- 3.4. Para que un vehículo sea admitido en los Campeonato, Torneos y Copas, aparte de cumplir con las especificaciones técnicas del Reglamento Técnico adjunto, deberán estar sellados sus motores en caso de que el Reglamento Técnico lo solicite.
- 3.5. El piloto no puede alegar desconocimiento de los reglamentos, o cualquier ilegalidad del motor.

Artículo 4. Número de Participantes

Para que una fecha en una determinada categoría sea válida deberán tomar la salida un mínimo de 4 vehículos en la categoría o a la discreción de la Junta de ACEK. Podrán participar en un evento sin puntuación compartiendo el heat con otra categoría siempre cuando no represente un peligro para ambas categorías. La decisión de fusionar dos categorías es potestad de la Junta Directiva.

Artículo 5. Derecho de Incripción y Premios

- 5.1. La inscripción por fecha y por vehículo se fijará en el Reglamento Particular de cada evento.
- 5.2. Los premios a proveer por ACEK para los Campeonato, Torneos y Copas son los siguientes:

Primer lugar por categoría y por Campeonato, Torneos y Copas, un trofeo para Piloto
Segundo lugar por categoría y por Campeonato, Torneos y Copas, un trofeo para Piloto
Tercer lugar por categoría y por Campeonato, Torneos y Copas, un trofeo para Piloto

- 5.3. Es obligatoria la presencia del piloto en el reparto de los trofeos del pódium.

Las penalizaciones por el incumplimiento de este punto son las siguientes: Primera infracción:

Pérdida de trofeos.

Segunda infracción: Pérdida de premios (si aplica), trofeos y multa. Tercera infracción:
Pérdida de Premios, trofeos y multa.

5.4 Premios

Cualquier premio ofrecido por patrocinadores o empresas externas a ACEK, es responsabilidad de el oferente.

Artículo 6. Normas a cumplir por las pruebas puntuables.

Las pruebas puntuables para los Campeonato, Torneos y Copas deberán cumplir las siguientes normas:

- 6.1. Los Reglamentos establecidos en el artículo 1.2
- 6.2. Duración de las Fechas.

- El Campeonato, Torneos y Copas Sprint, lo que se establezca en el Calendario Oficial confeccionado cada año y el Reglamento Particular de cada fecha.

- El formato de las fechas de Endurance se definirá en el Reglamento Particular del evento.

6.3 Duración de los Entrenamientos oficiales:

El Comité Organizador preverá en el Reglamento Particular las horas de entrenamientos oficiales, así como el horario de clasificación.

6.4 Récord de pista:

Para efectos de registro se considerará récord de pista solo aquel mejor tiempo que se haga en los horarios oficiales de clasificación o competencia.

6.5 Asistencia Técnica

La asistencia técnica sobre los vehículos deberá observar los siguientes incisos:

- 6.5.1 La Asistencia Técnica del kart será permitida en pits o en el Paddock, previo al inicio de la competencia. Una vez iniciada la competencia la asistencia podrá ser realizada solo en el área de pits.
- 6.5.2 ACEK podrá establecer ZONAS PROHIBIDAS de Servicio por razones de seguridad.
- 6.5.3 Las zonas mencionadas en el punto anterior deberán figurar obligatoria e inequívocamente en el Reglamento Particular y/o en la Junta de Pilotos.
- 6.5.4 Recibir asistencia en zonas PROHIBIDAS en carreras de Sprint, llevará consigo la EXCLUSIÓN del heat del vehículo y su piloto.
- 6.5.5 Las Reparaciones de emergencia que puedan realizar los pilotos, sin ayuda externa sobre la pista están permitidas.
- 6.5.6 Para las fechas de Endurance el Organizador deberá prever en el Reglamento Particular cual será la asistencia en la pista.
- 6.5.7 ACEK podrá recoger los primeros tres motores y cualquier otro motor a discreción, y/o componentes de cada categoría para una revisión posterior. Esto a discreción del Cuerpo Técnico de ACEK.
- 6.5.8 Reunión Oficial o Junta de Pilotos.

ACEK establecerá una Reunión Oficial o Junta de Pilotos en cada fecha. Esta deberá comunicarlo en el reglamento particular y con la suficiente antelación. El mismo podrá ser presencial o virtual.

La asistencia a la misma será OBLIGATORIA para el concursante y/o piloto. El piloto que no asista a la Junta de Pilotos será sancionado con la eliminación del mejor tiempo de clasificación.

Artículo 7. Limitación de Neumáticos

- 7.1 Se usarán solamente los neumáticos slick y para lluvia Homologados por ACEK y se indicara en el Reglamento Particular.

- 7.2 Únicamente en caso de accidente o daño técnico de la llanta y siempre a juicio del Comisario Técnico, se le reemplazará la llanta dañada por una en similares condiciones (no puede ser nueva).
- 7.3 Calentadores de Neumáticos.
Están prohibidos los calentadores de neumáticos y cualquier otro dispositivo químico o no.

Artículo 8. Puntuación

En cada una de las pruebas puntuables se establecerá al menos una clasificación general. La atribución de puntos se hará según la siguiente escala. Clasificación General

PUESTO	CLASIFICACION	PRE-FINAL	FINAL
1°	5	12.5	25
2°	4	10	20
3°	3	8	16
4°	2	6.5	13
5°	1	5.5	11
6°	0	5	10
7°	0	4.5	9
8°	0	4	8
9	0	3.5	7
10	0	3	6
11	0	2.5	5
12	0	2	4
13	0	1.5	3
14	0	1	2
15	0	0.5	1

El ganador del “Pole position” (mejor tiempo de clasificación) de cada fecha obtiene 5 puntos, el segundo lugar 4 puntos, el tercer lugar 3 puntos, el cuarto lugar 2 puntos y del quinto lugar 1 punto.

La única modalidad que corre el campeonato será Pre-final y Final.

Modalidad Pre-Final y Final: En esta modalidad la Pre-Final, tendrá la función de definir las posiciones de la parrilla de salida del heat siguiente. La pre-final tendrá la mitad de los puntos de la tabla oficial de puntos para el campeonato solamente sin que se suma a los resultados del día. La final es la encargada de dictar los resultados oficiales del día, aportando los puntos obtenidos según la tabla al resultado final del campeonato.

Para ser declarados el Campeón o Sub-Campeón, estos pilotos deberán participar en 50% del Campeonato como mínimo.

Artículo 9. Pruebas puntuables

Las pruebas puntuables para los Campeonatos, Torneos y Copas del año en curso se especificarán en el Calendario del año en curso y en el Reglamento Particular.

Las fechas especificadas en el Calendario del año en curso, podrán ser cambiadas por la Junta Directiva de ACEK, en caso de fuerza mayor.

Para poder obtener puntos en una Pre-final o Final, deberá tomar la salida (recibiendo la bandera verde o la indicación del semáforo), aunque la primera salida sea en falso.

Se eliminará una de las fechas puntuables, siendo la que menos puntos haya obtenido o que no haya participado. No se podrá eliminar una Fecha en la que exista un DQ de tipo 2 o de tipo 3 (descalificación), sea en la Clasificación, heats, pre final, final y/o fecha completa.

Artículo 10. Resultados a Retener

Para la clasificación de los Campeonato, Torneos y Copas se retendrán todos los resultados. Será considerado ganador aquel participante que haya obtenido más puntos conforme al Artículo 8, después de aplicar el artículo 9 y haya participado en 50% del campeonato.

Artículo 11. Reparto de Trofeos

El reparto de los trofeos será en pódium.

Artículo 12. Asignación de Números de Competencia

Para conservar un número de competición específico el asociado deberá pagar su anualidad de socio ACEK como fecha máxima el 31 de enero de cada año y solicitar el uso del número en el formulario designado, de lo contrario ese número quedará disponible para cualquier otro piloto que deseé utilizarlo.

Artículo 13. Reclamaciones – Apelaciones

- 13.1 Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el Código Deportivo Internacional. Reclamaciones técnicas no son aceptadas.
- 13.2 Toda Reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando la suma estipulado en el Reglamento Particular, importe que no será devuelto si la reclamación se considera injustificada.
- 13.3 Los concursantes tienen el derecho de apelaciones deportivas, según lo indicado en el Código Deportivo Internacional.

Artículo 14. Sanciones

Refiérase al capítulo de Prescripciones Generales artículo 2.21 y el Código Deportivo Internacional.

TIPOS DE DESCALIFICACIONES (DQ)

DQ TIPO 1 (DQ1): son los DQ ocasionados por faltas que no generan ninguna ventaja competitiva y en su mayoría por temas de seguridad. Una carrera que contenga DQ1 si podrá ser eliminada como la peor de las fechas del campeonato.

Ejemplos: Cobertor de cadena, reservorio de aceite, código de llantas, peso mínimo, entre otros que considere así el juez técnico con el aval de la comisión técnica.

DQ TIPO 2 (DQ2): son aquellos DQ ocasionados por cualquier falta tipificada en el reglamento que genere una descalificación pero que además otorgue una ventaja competitiva al piloto. Estos DQ no pueden ser eliminados como la peor fecha del campeonato.

Ejemplos: Caída del filtro de aire, squish, tiempo de encendido, bobina sin número, bujía, etc.

DQ TIPO 3 (DQ3): es aquella falta grave, que se determine que hubo mala intención, premeditación a buscar algo que fuera del reglamento le iba a beneficiar en rendimiento y que no se puede considerar un accidente o descuido. Este tipo de DQ no puede ser eliminado como la peor de las fechas, y adicionalmente llevará una suspensión al piloto y sanción económica al equipo, que definirá la Junta Directiva según la gravedad del caso.

Ejemplo: colocar roles de cerámica, aditivos en la gasolina, cigüeñales alivianados, etc.

Artículo 15. Clasificaciones

15.1 Los resultados oficiales serán publicados conforme al programa de la fecha.

15.2 La clasificación final es provisional al final de la fecha. Se eleva a definitiva 30 minutos después de su publicación por el Colegio de Comisarios Deportivos.

Artículo 16. Reparto de Trofeos y Premios en efectivo para los Campeonato, Torneos y Copas

16.1 La entrega de los trofeos se celebrará en el pódium.

16.2 Cualquier premio en efectivo, servicios o producto generado por un patrocinador, es responsabilidad del patrocinador y no de ACEK.

Articulo 17. Publicidad:

A: Número de Competencia, en los pontones, careta y en el bumper trasero B: Publicidad: Calcomanías de los Patrocinadores.

C: Publicidad obligatoria del Organizador del Evento.

17.1 Los espacios reservados para los patrocinadores del evento son en los pontones derechos (1 espacio de 200 centímetros cuadrados) e izquierdo (200 centímetros cuadrados) y el spoiler delantero. La pintura en los motores es prohibida. Los motores propiedad de ACEK podrán tener alguna pieza pintada para diferenciarlos de los demás y que sean fácilmente identificables. Primera sanción A, segunda sanción B, tercera sanción D.

Si se permite cintas adhesivas con impresión o algún tipo de rotulación o escritura con marcador para relacionar el motor con el chasis o el piloto (siempre que no hace un tipo de “branding”).

CAPITULO GENERALIDADES TECNICAS

CUALQUIER INCONGRUENCIA ENTRE ESTE CAPITULO Y LOS REGLAMENTOS ESPECIFICOS DE CADA CATEGORIA, CON LAS FICHAS TECNICAS DE LOS MOTORES, PREVALECE LO ESTRABLECIDO EN ESTE CAPITULO O REGLAMENTOS ESPECIFICOS DE LAS CATEGORIAS.

SALVO DISPOSICION EXPRESA EN CONTRARIO,
TODO PILOTO O KART QUE INCUMPLA LO QUE PROHIBE ESTE CAPITULO, LOS REGLAMENTOS ESPECIFICOS DE LAS CATEGORIA O LAS FICHAS TECNICAS DE LAS CATEGORIA, O SUS PARTES NO ESTEN DENTRO DE LAS MEDIDAS Y PARAMETROS ESTABLECIDOS EN LOS MISMOS, SERÁ SUJETO A DESCALIFICACION DE LA SESION O LA FECHA.

NINGUNA SANCION O DESCALIFICACION TECNICA ES APELABLE.

ARTICULO 1: ESPECIFICACIONES GENERALES

1.1 CHASSIS: Entiéndase como chasis el conjunto de tubos, sistema dirección, sistema de frenos, eje y sus roles, base del motor, y el set de pontones, spoiler, nariz, y sus soportes. Se podrán utilizar para todas las competencias organizadas o avaladas por A.C.E.K. todos los chasis que cumplan con las especificaciones técnicas de W.K.A o C.I.K o cualquier otra homologación previamente aprobada por A.C.E.K (material del tubo de chasis, discos de frenos y eje debe ser de material magnético) y que se encuentre en perfecto estado de funcionamiento, con un ancho de vía trasera máximo total de 140 cm medido en la parte externa de las llantas traseras, **EXCEPTO** la categoría la Kid Kart, Micro Rok y Mini Rok (refírase al reglamento técnico de su respectiva categoría). Esta medida se tomará únicamente en pre-grilla.

1.2 AROS: De diseño, construcción y material seguro, libre de todo defecto que comprometa la seguridad, diámetro de 5" (pulgadas) para todas las categorías. Para todas las categorías excepto la Kid Kart, Micro Rok y Mini Rok. El ancho de los aros traseros será mínimo 205mm medido entre los bordes externos de los aros, excepto para categoría Kid Kart, Micro Rok y Mini Rok, que usaran 4 aros delanteros.

1.3 PESO: Todo peso añadido para cumplir el peso mínimo del kart y el piloto combinado, deberá estar atornillado al kart. Es obligatorio usar: doble tuerca, tuerca de seguridad o alambre de seguridad (safety wire), se sugiere dos tornillos para cada pieza de plomo. Queda terminantemente prohibido llevar peso en el cuerpo del piloto. Ningún peso se deberá colocar por debajo del chasis.

1.4 PONTONES/BUMPERS/SPOILER Y PANELES DE NUMEROS:

Se permiten únicamente los homologados por C.I.K F.I.A. de cualquier año y modelo. No se permiten remplazar o reparar piezas plásticas con fibra de vidrio. (Solo plástico). El bumper trasero debe de cubrir como mínimo un 75% del ancho total de cada una de las llantas traseras, para todas las categorías. Los bumpers traseros deben ser plásticos para todas las categorías del Campeonato Nacional.

1.5 CUBRE CADENAS: todos los karts deberán estar equipados con cubrecadenas diseñado para eliminar la posibilidad de daño personal o ajeno. El sistema de escape **NO** se considera un cubre cadenas. *Para las categorías que tengan Clutch seco al lado izquierdo del motor es OBLIGATORIO UN COBERTOR METALICO SOBRE EL CLUTCH el cual debe cubrir el ancho total del clutch y su piñón y no debe tener un espesor inferior a 2mm. (aplica sanción D).*

1.6 LUBRICACION DE CADENA: Cualquier tipo de lubricación de cadena con el kart en movimiento está **PROHIBIDO**.

1.7 CAJA DE ENGRANAJES: **NO** se permite ningún tipo de transmisión o Caja de engranajes u otro dispositivo que permita el cambio de engranaje o relación de piñones mientras el kart este en movimiento excepto en la categoría Rok Shifter. Un convertidor de torque por ejemplo no está permitido.

1.8 SILENCIADOR DE ADMISION: Es obligatorio el uso del silenciador de admisión (Air Box) y/o filtro del aire tipo y forma para las categorías que lo usen deberá ser original o según el reglamento. En caso de que se desconecte parcial o totalmente y que sea reportado por jueces a la hora de inspección técnica, el Kart en cuestión quedará EXCLUIDO de la clasificación o del heat. En caso de que se observe al piloto del kart montar el “air box” antes de llegar a TEC o durante la carrera para evitar la exclusión, recibirá una multa económica de US\$1,000 y será excluido de todo el evento.

1.9 TANQUE DE GASOLINA: Debe estar debidamente sujeto a la base del chasis. Para las terminales de las mangueras de paso de combustible, es obligatorio el uso de gasas plásticas o metálicas. El material del tanque deberá de ser plástico. Excepto para la categoría Kid kart que lo llevan pegado al motor. **(aplica sanción B)**

1.10 PANELES PARA NUMERACION: Todos los karts deberán tener paneles traseros, delanteros y laterales con Fondo Amarillo y Números Negros donde se puedan colocar los números que corresponda a cada categoría.

1.10.A Categorías Stars of Tomorrow Numeración del 100 al 199. Color del número negro fondo amarillo.

1.10.B Categoría VLR Junior. Numeración del 200 al 299, Color del número negro fondo amarillo.

1.10.C Categoría Rok Shifter: Numeración del 600 al 699, Color del número negro fondo amarillo.

1.10.D Categoría Kid Kart: Numeración 0 al 99 Color del número negro fondo amarillo.

1.10.E Categoría Mini Rok: Numeración 500 al 599. Color del número negro fondo amarillo.

1.10.F Categoría Vortex VLR (Senior y Master): Numeración 300-399. Color del número negro fondo amarillo. (Los paneles llevaran las letras S o M según la categoría a la que corresponda).

1.10.G Categoría Micro Rok: Numeración 700-799. Color del número negro fondo amarillo.

1.10.H Categoría TILLOTSON (junior, senior, heavy) Numeración del 900 al 999. Color del número negro con fondo amarillo. (Los paneles llevaran las letras J, S, o H según la categoría que corresponda).

1.10.I EL TAMAÑO DE LOS NUMEROS DEBERA SER LEGIBLE CON UN MINIMO DE $\frac{3}{4}$ PARTES DEL ALTO DEL PONTON LATERAL Y/O TRASERO. Y UN ANCHO MINIMO DE LOS DIGITOS DE 15 MM. Los paneles deberán tener los bordes redondeados, doblados y protegidos de manera que no constituyan ningún peligro, NO METALICO Y NO FIBRA DE VIDRIO. Estos paneles pueden ser utilizados tanto para competencias

tipo Sprint como para tipo Endurance. Aplica sanción B.

1.11 SISTEMA DE ESCAPE: Su uso es obligatorio en todas las categorías. El sistema deberá estar intacto en cada serie. En caso de desprendimiento total o parcial del motor o de alguno de sus componentes durante un heat, clasificación o carrera, el director de carrera mostrará la bandera negra con naranja al piloto para que ingrese a pits a resolver el problema. Para todas las categorías si ingresan a parque cerrado después un heat o clasificación con la mufla o el header desprendido total o parcialmente del motor o incompleto; este kart será excluido de dicho heat o clasificación. En caso de que se observe al piloto del kart montar el “air box” antes de llegar a TEC o durante la carrera para evitar la exclusión, recibirá una multa económica de US\$1,000 y será excluido de todo el evento.

1.11.1- No se permite que el escape se proyecte más allá del borde externo de la llanta que constituya un peligro.

1.11.2- Es obligatorio para todas las categorías el uso de cámara de silenciador debe de tener las características propias para cada categoría.

1.11.3 Ningún sistema de escape, en ninguna categoría puede tener tubos múltiples, o cualquier otro sistema que lo haga ajustable mientras el kart esté en movimiento.

1.11.4 No se permite pintar el sistema de escape, no están permitidos los tratamientos de cerámica, así como cromarlo.

1.11.5 Para la categoría Stars of Tomorrow y Tillotson, es permitido cubrir el tubo de la mufla únicamente (no el silenciador) con cinta de fibra de vidrio resistente al calor para prevenir quemaduras.

1.12- CLUTCH: Su uso y tipo es obligatorio en todas las categorías según cada reglamento. Su uso es obligatorio, debe de ir al cigüeñal y no al eje. En las salidas estáticas, todos los karts que presenten problemas de clutch, deberán realizar la salida desde los pits con indicación del juez de salida.

1.13- COMBUSTIBLE: Para todas las categorías, la gasolina y los procedimientos serán estipulados en el Reglamento Particular de cada Fecha. La organización ACEK podrá en cualquier momento del evento realizar una prueba de gasolina con el TESTER SUMINISTRADO POR ACEK a los karts para verificar su legalidad comparándola con la muestra de gasolina almacenada en parque cerrado. Refiérase al Reglamento Particular, Mediación de gasolina.

1.14- LLANTAS: Se permiten únicamente las llantas homologadas y vendidas por ACEK, o por una empresa tercera designada por ACEK. Tanto para seco como para condición lluviosa. Esta homologación deberá aparecer en Reglamento Particular de cada fecha indicando marca, compuesto y tamaño.

- 1.15- UPGRADES (ACTUALIZACIONES):** Todo upgrade o actualización de piezas, repuestos, o motores de los fabricantes de las diferentes categorías, deberán ser aprobadas para su uso por la Comisión Técnica y la Junta Directiva de ACEK. Estos upgrades serán válidos después de su publicación en la página Web oficial de ACEK o hasta que se cumpla el plazo que la comisión establezca, en el Reglamento Particular o en los chats informativos de ACEK.
- Si en la revisión técnica de una fecha se encontrará alguna pieza de motor diferente en la medida, peso a la especificada en la ficha técnica, estas piezas se compararán con las de otros karts que estén en revisión y con algunas piezas nuevas que el dealer suministre en calidad de préstamo para ese momento. Si las medidas, pesos y características concuerdan entre ellas y discrepan con las especificadas en la ficha técnica, se convocará a la comisión de jefes de equipo, a la comisión técnica para que junto con los jueces técnicos determinen si procede o no la descalificación
- 1.16- CORRECCIONES:** ACEK se reserva el derecho de realizar correcciones de forma y de fondo al reglamento técnico cuando lo considere necesario por recomendación del órgano técnico. Estas correcciones serán válidas una vez aprobadas por la asamblea extraordinaria y publicadas en la página Web oficial de ACEK o hasta que se cumpla el plazo de tiempo que la comisión establezca, en el Reglamento Particular o en los chats informativos de ACEK.
- 1.17- LECTURA DEL REGLAMENTO:** Es obligación del Piloto, representante, concursante, preparador y mecánico la lectura y la aceptación del presente reglamento. Su desconocimiento no es justificación ante las autoridades en caso de haber una sanción técnica.
- 1.18- EMPAQUE GENÉRICO PARA MOTOR:** Será permitido usar empaques genéricos siempre que se mantenga el mismo tipo de material (ejemplos derivados del papel, similares al asbesto o metal) y a la vez aportaremos medidas de los empaques que pueden incidir en el rendimiento del motor, estas medidas deben ser tomadas en área comprimida por el uso. Los empaques siempre deben tener la misma forma del original. Esto para que no cubra o deje de cubrir las diferentes áreas donde opera el empaque.
- 1.19- PARTES DESPRENDIDAS:** Cualquier parte del kart que se desprenda del mismo en carrera o clasificación no se podrá tomar en cuenta a la hora de validar el peso mínimo de kart y piloto. De no contar con el peso de reglamento para su categoría, este quedara excluido del heat o clasificación.
- 1.20- LOS EJES:** En todas las categorías tendrán las siguientes medidas mínimas en el grosor de la pared del metal: Ejes de 50mm de diámetro la medida mínima de pared es de 1.9mm, en los ejes de 40mm la medida mínima será de 2.9 mm en los ejes de 35mm la medida mínima es de 3.8mm, los ejes de 30 mm la medida mínima es de 2.1 mm y la de ejes 25mm es libre.

1.21- METODO DE COMPARACION DE PARTES: En ausencia de medidas, dimensiones, peso, fotos o información para verificar la legalidad de una pieza en cuestión, se solicitará al dealer una pieza idéntica, nueva y original, para la debida comparación entre ambas. El resultado debe ser que las piezas después de una exclusiva medición y comparación deben ser iguales, de lo contrario si la parte en cuestión es diferente será sujeta a la sanción correspondiente.

1.22- BOBINAS DE ENCENDIDO: Los números de bobina deben estar legibles en todas las categorías, y coincidir con las permitidas en el reglamento técnico específico de la categoría. Aplica sanción D.

1.23- PUSH BACK BUMPER:

1.23-1. Es obligatorio y se sancionará el push back bumper para todas las categorías con excepción de las categorías Kid Kart y Stars of Tomorrow.

1.23-2. El bumper no puede tener huecos de ningún tipo. Se autoriza a reparar los huecos de no más de 5 cms de largo con silicona caliente, la reparación debe ser aprobada por TEC para verificar que no exista fuga de aire.

1.23-3. El bumper debe llegar totalmente desmontado a la zona de abastecimiento de gasolina, para que pueda ser revisado por el oficial encargado.

1.23-4. El proceso de montaje de las prensas debe ser con las manos sin ayuda de ninguna herramienta.

1.23-5. La sanción por la activación del dispositivo del Push Back Bumper es de 3 segundos por cada uno de los lados que el bumper este metido.

1.23-6. La sanción solo aplica en Pre-final y Final. No hay sanción por push back bumper en clasificación.

1.23-7. La sanción por push back bumper es inapelable.

1.23-8. Se permite el uso de gazas plásticas solo en el tubo de arriba con el lado de la prensa de arriba.

1.23-9. No se permite el uso de gazas plásticas de tal forma que agarren los dos tubos que sostienen la prensa.

1.23-10. Se sancionará al piloto que durante la carrera o en el área de pesas devuelva el push back bumper a su posición original en caso de haberse activado el mecanismo, con DQ inmediato del evento, y adicionalmente con \$1000 de multa o prohibición de participar en la siguiente fecha del campeonato.

2 CATEGORIAS CONTEMPLADAS:

2.1 Las categorías contempladas para el campeonato, mientras cumplan con un cuórum mínimo de 4 participantes serán las siguientes:

- Kid Kart
- Stars of Tomorrow
- Tillotson 225 Junior, Senior y Heavy
- Vortex VLR Junior

- Vortex VLR Senior
- Vortex VLR Heavy
- Micro Rok
- Mini Rok
- Rok Shifter Senior y Master

3 GENERALIDADES PARA TODAS LAS CATEGORÍAS

- 3.1 Obligatorio:** El Uso de Spoiler Delantero, Panel de numero delantero (nariz), Pontones y Bumper trasero (ver artículo 1.4).
- 3.2 Piñones:** La relación de los piñones de todas las categorías se establecerán en el Reglamento Particular.
- 3.3 Frenos:** Únicamente en el eje trasero excepto la categoría Rok Shifter en la que es obligatorio el uso de frenos delanteros y traseros.
- 3.4 Penalizaciones:** Para todas las categorías que usen sellos en el motor, si al momento de la revisión se les comprueba alguna irregularidad en las piezas selladas, el piloto será responsable ante ACEK y él recibirá la sanción deportiva establecida en los reglamentos. Estas revisiones se pueden realizar en cualquier momento durante un evento.
- 3.5 Cuando se tome cualquier lectura de dimensión de partes de motor que están sellados,** para obtener una exactitud de 0.1mm o aún más preciso, la temperatura de la parte debe estar entre 10°C y 30°C o 20 minutos después que termine el heat o clasificación.
- 3.6 Artículos no sujetos a revisión:** Los tornillos, tuercas, clips (C), arandelas, cable eléctrico (excepto el cable de bujía, ver reglamento específico de la categoría), funda y cable del acelerador, línea de combustible, mangueras de rebalse del carburador, pulso (ver reglamento específico de la categoría), respiradero del motor y recuperadores (tipo y tamaño), la base del motor, Loctite, gasas plásticas o metálicas, materiales epóxicos solamente para efectos de reparación y algunos otros según criterio del juez técnico; están permitidos a menos que se especifique de otra manera. El filtro de gasolina es libre en todas las categorías.
- 3.7 Solicitud de Comisario Técnico:** El Comisario Técnico puede exigir a cualquier competidor la sustitución de cualquier pieza o parte del kart por una pieza nueva o excelente estado de la Asociación. El kart recibirá suficiente tiempo para hacer los cambios exigidos por el Comisario Técnico antes de la próxima salida.
- 3.8 Adquisición de datos:** Se permite cualquier marca de equipo que no transmita la información en directo a personas que no sea el piloto. Son permitidos los sensores de temperatura de agua, temperatura de escape, lambda, velocidad, GPS, RPM, posición de volante, posición de pedales, presión de freno, tiempo por vuelta y las fuerzas G y sus componentes. Se permite soldar un acople en el escape para adaptar el sensor siempre cuando el peso legal del escape se respete. En ausencia del sensor, el conector debe ser sellado en un 100%, no para pesar la mufla.
- 3.9 Seguridad:** Para todas las categorías es obligatorio el uso Collar para cuello (neck), Traje con homologación de CIK/FIA (Adicionalmente se permiten los trajes de la marca MANO-R o similares, Casco Snell 2015 y sus equivalencias como mínimo:
Snell M2015 USA DOT 218
USA

BS 6658 Type A INGLATERRA ECE R 22.05
UNION EUROPEA
EU X1 – EU X2

Guanos y zapatos apropiados para la conducción del kart.

Para niños menores de 10 años es obligatorio el uso de los protectores de pecho que alcancen las especificaciones SFI2OO1 o cualquier otra especificación homologada por WKA o IKF. (aplica sanción A o B en primer instancia.)

3.10 Modificaciones: (Modificar” se define como cualquier cambio de forma, contenido o función que represente una condición diferente del diseño original). Ni el motor ni ninguno de sus aditamentos se puede modificar en ninguna forma. Esto debe incluir el agregado u omisión de partes o material del ensamble de paquete de motor a menos que se permita específicamente dentro de estas reglas. El ajuste de elementos específicamente diseñados para este propósito no será clasificado como modificaciones, por ejemplo, tornillos de ajuste de mínimo y mezcla de los carburadores, así como agujas para carburadores Tillotson.

3.11 Edades: La edad del piloto para todo el año, y para todos los campeonatos, será la edad cumplida que tenga el piloto el día 1 de enero del año en el que se corre el campeonato”.
“Si un piloto de menor edad a la requerida en una categoría quisiera correr, debe solicitar un permiso a la JUNTA DIRECTIVA, donde se evaluará su trayectoria y capacidades.”

3.12 LO QUE NO ESTÁ ESPECÍFICAMENTE PERMITIDO EN ESTE REGLAMENTO, ESTÁ PROHIBIDO:

- 3.12.1** Adición o sustracción de material en cualquier forma o materia.
- 3.12.2** Blueprinting
- 3.12.3** Modificación, pulido, alivianamiento, sandblasteado (Arena o Vidrio), lijado, mecanizado o cualquier otro tipo de manipulación de una o varias piezas con el fin de llevarlos al mínimo establecido y / o máxima especificación, (o por cualquier otra razón).
- 3.12.4** Desbarbado, mecanizado, rectificado, pulido, lijado, chorreado, sandblasteado (Arena o Vidrio), de cualquier parte del motor, interno o externo, excepto rectificar el cilindro para cambiar el pistón.

3.13 . REGISTRO MOTORES Y CHASIS

- 1. Registro Motores:** Se puede usar hasta 2 motores para una fecha de carrera como máximo. Un segundo motor no es necesario inscribirlo en el pre-escrutinio pero cuando se usa debe instalar ante de los Comisarios técnicos los sellos/pintura previo salir a la pista. Si se requiere un cambio de motor, debe depositar el motor que retira e inscribir ante de los comisarios técnicos el nuevo motor en este momento. Se permite reversar o cambiar de nuevo el motor utilizado inicialmente dejando depositado el que está desinstalando. Ambos motores serán sujetos a revisión si los Comisarios así lo consideran. Para cambiar cualquier pieza marcada (pintura) o motor declarado, debe ser reportado previamente a Comisario Técnico y la pieza queda en custodia del mismo Juez Técnico. (aplica sanción D, E)
- 2. Chasis:** Cambio de chasis: se acepta cambiar el chasis previa autorización del comisario técnico después de un choque si no está apto para continuar, y sale de ultimo en el próximo heat.

- 3.14 NO ESTA PERMITIDO EL USO DE CAMARAS DE VIDEO Y/OFOTOGRAFICAS EN EL CASCO,** solamente se podrán colocar en el panel frontal (la nariz del Kart en donde se ubica el No. de Kart.) y/o al lado izquierda del asiento siempre cuando tenga un brazo o soporte fijado con tuercas de seguridad al asiento o chasis. Adicionalmente es obligatorio un cable de seguridad que no permita que la cámara se desprenda del kart. Se permite un máximo de dos cámaras por kart y ninguno puede superar la máxima altura de nariz del kart. Esta deberá ser colocada con los dispositivos de sujeción originales y medidas de seguridad correspondiente, de no ser así las mismas deberán ser retiradas del Kart a solicitud de los Jueces Técnicos, Comisarios Deportivos y/o Director de Carrera. (aplica sanción A,B).
- 3.15 CALENTAMIENTO DE LLANTAS EN PRE-GRILLA DE SALIDA:**
- Por un tema de seguridad, está prohibido el calentamiento de llantas en la zona de pre-grilla de salida. No está permitido levantar el kart por su parte trasera y acelerar el kart para calentar las llantas. En caso de incumplimiento el Director de Carrera o sus oficiales realizarán el reporte respectivo al Colegio de Comisarios para lo que corresponda. (aplica sanción A, B)
- 3.16 BATERÍA:** Se permite usar baterías de 12V, libre de marca y tamaño, únicamente del tipo gel-sel, lithium o acido sellada. Debe estar bien sujetas al chasis o al asiento mediante una canasta o base metálica sujeto el reglamento específico de la categoría. (aplica sanción A, B)
- 3.17 Piezas Selladas y/o marcadas:** Los sellos en los motores no pueden ser manipulados de ninguna forma y deben en todo momento tener legible los números para su respectivo control. (aplica sanción D,E)
- 3.18** Las marcas en las piezas realizadas por los jueces técnicos durante el escrutinio o en cualquier momento durante el evento, no podrán ser alteradas, manipuladas o rotas de ninguna forma, cualquier tipo de alteración, manipulación, ruptura etc, será motivo de descalificación en los heats que se hayan corrido. (aplica sanción D,E)
- 3.19** En caso de que se requiera quitar un sello o una marca, en los casos que sea procedente, deberá realizarse con autorización del juez técnico, y las piezas que están bajo el sello o marca deberán ser revisadas por el cuerpo técnico de acuerdo con las especificaciones técnicas aplicables. (aplica sanción D,E)
- 3.20** En caso de que alguna pieza deba ser sustituida será nuevamente sellada o marcada para su revisión posterior.

4 PROCEDIMIENTO PARA MEDIR GASOLINA:

- 4.1** Para la mezcla de Gasolinas cada pido deberá aportar la siguiente cantidad de Gasolina según la categoría en la que compita:

CATEGORIA	GASOLINA	ACEITE
Kid Kart	Súper sin aditivos	Aceite Homologado por ACEK
Stars of Tomorrow		
Tillotson		
Mini Rok y Micro Rok	Súper 128 oz + 6oz de aceite	Aceite Homologado por ACEK
VLR 100cc y Rok Shifter	Súper 128 oz + 6oz de aceite	

- 4.2** De acuerdo el horario del Reglamento Particular, se procede a mezclar todas las gasolinas de los equipos en los estaños
- 4.3** A la salida de pista de cada Heat se sacará completamente la gasolina de los tanques de los karts a los estaños que ACEK destinara para tal efecto en donde fueron depositadas las gasolinas durante la mezcla de gasolinas.
- 4.4** A la entrada a pista de cada Heat se le llenara el tanque de gasolina de los karts de los estaños que ACEK dispuso para tal efecto hasta la medida que indique cada piloto y/o mecánico.
Se toma una muestra de cada estaño que será guardado por los comisarios técnicos durante el día. Se nota la medición de cada muestra para referencia durante el día como el base o estándar.
- 4.5** En cualquier momento del día, los comisarios técnicos pueden medir la gasolina y comparar la medición con la muestra tomaba en la mañana. Si hay diferencia de + / - de 3 puntos con la muestra o una medición sale positivo, se reportará el resultado a los comisarios Deportivo para la respectiva sanción.
- 4.6** Se puede medir la gasolina en los tanques de los karts que usan tanque plástico. Se hay una diferencia substancial, se toma una muestra del tanque del kart y medirlo en un envase plástico suprido por ACEK. Si el tanque del kart es metálico, se procede a tomar la muestra y ponerlo en el envase suprido por ACEK para la medición

5. PROCEDIMIENTO PARA MEDIR EL SQUISH

5.1 Motores Vortex VLR, Micro ROK, Mini ROK y ROK SHIFTER.

Se comprime una muestra al lado izquierdo y una muestra al lado derecho del alambre de estaño sólido reglamentario. Se calibra el vernier o “pie de rey”, en 1,09 mm para los motores VLR. Ambas muestras no deberían poder ingresar en entre las puntas del pie de rey.

Si una de las dos ingresa, se debe utilizar el método de medición para sacar el promedio, que tiene que ser mínimo de 1,10 mm.

Para los Mini y Micro ROK, el vernier se calibrará en 0,79 mm. Si una de las dos ingresa, se debe utilizar el método de medición para sacar el promedio, que tiene que ser mínimo de 0,80 mm.

Para la categoría SHIFTER, el vernier se calibrará en 1,39mm. Si una de las dos ingresa, se debe utilizar el método de medición para sacar el promedio, que tiene que ser mínimo de 1,40 mm.

Si la medida es descalificación de toda la fecha.

6. PROCEDIMIENTO PARA MEDIR EL TIEMPO

6.1 Motores Vortex VLR, Micro ROK, Mini ROK

Se instala un indicador de dial en la rosca de la bujía mediante un adaptador. Se coloca el motor en el punto muerto superior, y a continuación se gira el motor en sentido contrario, 3 milímetros exactos. En esta posición, la raya que tiene el volante de fábrica debe estar como máximo al mismo nivel que la raya que está en la bobina (negra).

Si la raya del volante está por encima de la raya de la bobina, el motor está fuera de reglamento.

El motor es obligatorio que tenga la cuña del volante instalada y no puede estar barrida.

6.2 Motores Vortex ROK SHIFTER

Se instala un indicador de dial en la rosca de la bujía mediante un adaptador. Se coloca el motor en el punto muerto superior, y a continuación se gira el motor en sentido contrario, 1,50 milímetros exactos. En esta posición, la raya que tiene el volante de fábrica debe estar como máximo al mismo nivel que la raya que está en la bobina (negra).

Si la raya del volante está por encima de la raya de la bobina, el motor está fuera de reglamento.

**LO OMITIDO EN ESTE REGLAMENTO, NO ES PERMITIDO.
REGLAMENTO GENERAL ES PROPIEDAD INTELECTUAL DE
ACEK
Y ES PARA USO EXCLUSIVO DE ESTA ASOCIACIÓN. SE
PROHÍBE SU REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL SIN SU
AUTORIZACIÓN.**

