



REGLAMENTO GENERAL CAMPEONATO

VRT 2026



SE IMPULSA, al tenor de lo siguiente:

El presente reglamento, es motivado, con el fin de unificar criterios del Kartismo a nivel local.

Se toma como base del Reglamento Nacional General año 2021 (FEMADAC) manifestado como Único y Extractos del Reglamento Deportivo Skusa México 2023.

Cita:

Se elabora, también en base al Reglamento del Campeonato “FÓRMULA KARTS NACIONAL 2020”, en el cual, la organización promotora y su personal, en especial el Sr. MANUEL VÁZQUEZ, ha venido realizando un gran trabajo de reglamentación y ordenamiento de las normas, por lo que desde ahora se les reconoce y agradece su muy valiosa contribución al mismo.

A la par, se reconoce y agradece la labor que para su actualización y unificación realizaron los señores Ing. ARTURO BOY (CAMPEONATO NACIONAL FÓRMULA KARTS), Arq. LUIS JAUREGUÍ (CAMPEONATO KBR KARTÓDROMO INTERNACIONAL), Lic. LUIS KATZ (CAMPEONATO “FIA MEXICO NATIONAL KARTING CHAMPIONSHIP-RETO TELMEX”), con la ayuda de la Lic. DINORAH HERNANDEZ (Comisario de la COMISIÓN NACIONAL DE KARTISMO, A.C.), todos bajo la guía del Ing. FRANCISCO CAMPOS, (Presidente de la COMISIÓN NACIONAL DE KARTISMO, A.C.). El mismo constituye un gran esfuerzo en pro del kartismo nacional, y de todos los pilotos que lo integran, así como de los que en el futuro se unirán al mismo.

La FEDERACIÓN MEXICANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO, A.C., y el kartismo nacional agradecen su labor.

Diciembre 2020

Lic. ALFONSO OROS

Presidente

*Ánimo y propósito: si este reglamento, no cita, “*está permitido*”, es claro, NO está permitido.

Lo que no está prohibido, está permitido. El primero en tiempo es primero en derecho. Donde la ley no distingue, no hay porque distinguir. La ignorancia de la ley, no exime de su cumplimiento.

[“La analogía, ya los principios generales del derecho”.-interpretación.](#)

<http://www.teem.gob.mx>

Los ejemplos dados en este reglamento, dependientes y concluyen en “Animo y propósito”, emplean aspectos técnicos en competencia de Karting, ordenamientos para pilotos y equipo.

Se refiere también a la palabra, “deberá” es el deber ser, obligatorio, “puede” es permisible.

Todos los pilotos y equipos deberán de tener, siempre, el “Animo y propósito” del presente reglamento, con el fin de lograr competitividad e imparcialidad. No rehusarse a nuestra finalidad, en ánimo de lograr un buen evento, sin controversias finales.

*Reglamento Nacional General año 2021 y manifestado como Único

* Reglamento Deportivo Skusa México

https://www.fiamexicokarting.org/api/public/uploads/file_publicaciones/20210830193440.pdf

----- Departamento Técnico y Deportivo VRT



REGLAMENTO GENERAL 2026

CONTENIDO

1.- GENERAL Y DEFINICIONES

1.1 al 1.14 Autoridades, Organismos y Definiciones.

Espíritu y objetivo.

Vigencia y modificaciones al reglamento.

Retrasos, cambios o cancelaciones del evento.

Autoridades del presente reglamento.

Organismo sancionador.

Liberación de responsabilidad por daños.

Uso de productos oficiales.

Adecuaciones.

Licencia deportiva para los participantes.

Inscripciones.

Responsabilidad de mecánicos e invitados para el participante.

Derecho de admisión.

Brazaletes VRT

3.- CRITERIO DE EDAD

Criterio para definir la edad de un participante.

4.- CONVOCATORIA

Requisitos de la convocatoria.

Modificaciones en la convocatoria.

5.- RESTRICCIONES DE ÁREA

Asignación de pits.

Remolques en pits.

Zonas comerciales.

Portación de acreditaciones y gafetes.

6.- EXÁMEN MÉDICO

Procedimiento.

Prohibiciones.

7.- REVISIÓN DE SEGURIDAD Y TÉCNICA

Puntos de seguridad.

Puntos técnicos.

8.- SIGNIFICADO DE BANDERAS

Significado de los colores de banderas.





9.- NÚMEROS DE COMPETENCIA

- Asignación de números para el Campeonato local.
- Colores de fondo de números, tamaño y número por categoría.
- Excepciones.
- Consideración y uso del número 1.
- Colocación de publicidad.
- Derecho de número para el siguiente año campeonato.

10.- LÍMITE DE KARTS EN PISTA

- Criterio de cantidad de karts en pista.

11.- OPERACIONES EN PITS

- Acreditaciones y responsabilidades en pits.

12.- CRONOMETRAJE Y TIEMPOS OFICIALES

- Acreditación de los tiempos a pilotos.
- Fallas de transponder y procedimiento de solución.
- El cronometraje oficial.
- Verificación de transponder.
- Sanciones debido al transponder.

13.- CALIFICACIONES

- Horarios de calificación.
- Sistema de registro de puntos de seguridad.
- Restricción de cambio de chasis y motor
- Pit caliente durante la calificación.
- Lado de arranque para la pole.
- Registro de neumáticos.

14.- PRE-PARRILLA Y ARRANQUE DE CARRERA

- Procedimiento de pre-parrilla.
- Lugares en la parrilla.
- Eliminatorias y procedimiento últimos dos lugares.
- Formación de parrilla de arranque y procedimiento de arrancada.
- Posición de arranque de las carreras.

15.- CARRERA

- Detención de carrera antes de la segunda vuelta y re arrancada.
- Detención de carrera después de la segunda vuelta y re arrancada.
- Validez de carrera.
- Diferencia de tiempo de vuelta y procedimiento.
- Pit caliente.
- Vuelta de ganadores.
- Cambio de neumáticos por defecto.



16.- PROCEDIMIENTO EN CASO DE LLUVIA

Neumáticos.

17. SANCIONES Y OBLIGACIONES

Motivos de sanción de carácter general.

Motivos de sanción en entrenamiento y calificación.

Motivos de sanción en carrera.

Sanciones no previstas.

18.- DESCALIFICACIONES

Causas de descalificación y consecuencias.

19.- PROTESTAS

Tipo de protestas.

Forma y presentación de protestas.

Tiempo límite para la presentación de protesta.

Protestas al reglamento general y su caución.

Protestas al reglamento técnico y su caución.

Evidencias para el desahogo de una protesta.

Protesta sobre el cronometraje.

Protestas a faltas visibles a los reglamentos.

Desahogo de protestas técnicas y su procedimiento económico. Protesta técnica durante la calificación o carreras y su procedimiento.

20.- PUNTUACIÓN

Sistema de puntuación.

Descarte de fechas y procedimiento.

Premiación.

Requisitos para la obtención de puntos de carrera.

Pérdida de puntos y derecho a descarte de fecha por faltas graves

Puntos por lugar y tabla de puntuación.

21.- TÍTULOS Y PREMIOS

Título de campeón.

Derecho a trofeo.

Bolsa de premios.

22.- CASOS NO PREVISTOS

Casos no previstos.

23.- INGRESO A PISTA POR PERSONAS AJENA

24.- SEGURIDAD, COMISIÓN DE SEGURIDAD, HONOR Y JUSTICIA



Responsiva

El kartismo es un deporte peligroso, que aun practicándolo con precaución, puede causar daños o lesiones temporales, permanentes, y hasta la muerte; la inclusión de un evento en el calendario de eventos sancionados y amparados bajo el presente reglamento no garantiza de ningún modo que el competidor o su equipo no puedan sufrir daños o lesiones, incluso la muerte, por su participación en los eventos, por lo que el competidor y su equipo en general, participan bajo su propio y total riesgo, igual que toda persona que se encuentre en el mismo.

En ningún caso el promotor, su personal o las autoridades deportivas de la Comité Organizador del Kart series Veracruz, Comisión Nacional de Kartismo y la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C. (FEMADAC), serán responsables de ningún daño físico en las personas participantes o asistentes a los eventos, ni temporales, ni permanentes, incluyendo la muerte, ni tampoco de daños en bienes de ningún tipo.

Los que participan en cualquier forma en el o los eventos que conforman el campeonato, al momento de firmar su formato de inscripción, liberan al COMITÉ ORGANIZADOR del Kartodromo Veracruz y a las AUTORIDADES DEPORTIVAS, de cualquier responsabilidad por lesión o daño físico o moral, temporal o permanente que tuvieran en su persona, incluso la muerte, así como por pérdidas o daños en sus bienes, o cualquier daño económico sufrido con motivo de los eventos en los que participen.

El participante se obliga a conocer, incluso, se compromete a respetar el presente reglamento, así como, procurar sea respetado por los miembros de su equipo, invitados, acompañantes o patrocinadores.



GENERAL Y DEFINICIONES A NIVEL NACIONAL:

A. AUTORIDADES Y ORGANISMOS

FEMADAC. - La Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C.

es el órgano rector del automovilismo deportivo y de competencia en la República Mexicana y máxima autoridad en el deporte motor nacional, por disposición de los artículos 52 y relativos de la Ley General de Cultura Física y Deporte; Es la corte en apelaciones para la resolución de problemas que se susciten en las comisiones que la integran, y obtiene su afiliación a la Federación Internacional del Automóvil a través de su organismo afín OMDAI-FIA México (Organización Mexicana del Deporte Automovilístico Internacional, A.C.), quien por tal razón también es parte de las autoridades en el evento .

CNK. - La Comisión Nacional de Kartismo, A.C.

Es la comisión dependiente de la FEMADAC, encargada de sancionar las competencias que se llevan a cabo en los circuitos de karting de la República Mexicana.

COMISARIO DEPORTIVO. - Es el representante de la CNK, FEMADAC y OMDAI en el evento, se encarga de darle legalidad al mismo y funge como la máxima autoridad en él, por disposición expresa de los artículos 70, 74 y relativos del Código Deportivo FEMADAC. Cuando exista más de un comisario deportivo, se conformará un COLEGIO DE COMISARIOS.

PROMOTOR DE KARTISMO. - Es la persona o sociedad que promueve eventos y campeonatos de automovilismo deportivo, que se encuentra registrada ante FEMADAC y cuyos eventos por ende se encuentran sancionados por CNK a través de sus COMISARIOS DEPORTIVOS.

COMITÉ DE APELACIÓN Y ARBITRAJE.- Órgano de la CNK encargado de revisar las resoluciones de los COMISARIOS DEPORTIVOS, cuando éstas son impugnadas; puede constituirse como un órgano interno de un campeonato, encargado de revisar cuestiones internas en el mismo, que debe ser presidido por el COMISARIO DEPORTIVO de CNK.

DIRECTOR GENERAL. - Es la persona que encabeza la organización PROMOTORA. No tiene facultades dentro del área deportiva de un evento.

DIRECTOR DE CARRERA. - Es el responsable de la dirección de la carrera, de la operación en pista durante el desarrollo de las actividades en ella, y de la operación del evento; los oficiales estarán bajo su control. Será el responsable de las decisiones deportivas, y deberá decidir asesorado del Comisario Deportivo, quien fungirá como la máxima autoridad en el evento.



JEFE DE PISTA. - Oficial responsable del desarrollo de la pre - parrilla en pista, tiene entre sus funciones la formación oportuna de los vehículos en la parrilla de salida, señal de inicio y fin de cada una de las carreras. Controla a todos los oficiales de la pista.

JEFE DE PITS. - Oficial encargado de los pits, asigna lugares, controla a los oficiales de pits y toda el área de pits, en coordinación con el Director de Carrera, y en su caso con el Director Técnico. Controla a los oficiales de pits.

DIRECTOR TÉCNICO. - Oficial que está a cargo del parque cerrado, así como de las revisiones técnicas y de seguridad de los vehículos.

DIRECTOR MÉDICO. - Médico responsable del control de los exámenes médicos que se practican a los pilotos, así como de los servicios médicos y asistencia en casos de emergencia durante el evento.

OFICIALES DE PISTA.- son el apoyo de comisarios y director de Carrera en relación con todos los incidentes que se presenten en pista, reportando cada uno de ellos; serán designadas por el Comité Organizador del campeonato nacional en turno, ocupando los puestos de operación en pista para el Desarrollo del evento. Son los responsables de vigilar el desarrollo del evento en puntos estratégicos de la pista. Informan a los pilotos con los códigos de colores de las banderas acerca de situaciones específicas en la pista, previenen, intervienen y restablecen en el buen funcionamiento del evento.

PILOTOS Y COMPETIDORES.- Los pilotos son los deportistas que deben competir en los eventos y/o campeonatos, bajo las normas del deportivismo, juego limpio, ética y respeto establecidos por el Código Deportivo de la FEMADAC, conforme a los reglamentos deportivos registrados por el PROMOTOR, vigilando que su vehículo de competencia se encuentre siempre dentro de los lineamientos marcados por los reglamentos técnicos de la categoría en la que van a competir, y son responsables de cualquier violación a las normas técnicas, deportivas y de comportamiento que sean cometidas por ellos, o por integrantes de su equipo, invitados acompañantes o patrocinadores; siempre deberán atender a las indicaciones de todos y cada uno de los oficiales y autoridades en el evento, ya que su incumplimiento a ellas será motivo de sanción.

DEFINICIONES A NIVEL LOCAL:

Comité Organizador, Veracruz Tacing Track.- Comité de organización que tendrá a su cargo, la celebración de actividades de kartismo a nivel local.

Dentro de sus facultades, estarán la mediación entre pilotos y organización, director de carrera y juez principal de carrera, así como, el Comisión de Honor, Seguridad y Justicia de Carrera. Aprueba, calendario anual del serial, flyer promocional por fecha, valida reglamento del serial, costos de inscripciones, tanto del serial de velocidad, como el de resistencia, entre otras.

Director de Carrera. - Es el responsable de la dirección de la carrera, de la operación en pista durante el desarrollo de las actividades en ella, y de la operación del evento; el o los oficiales estarán bajo su control. Será el responsable de las decisiones deportivas, y deberá decidir asesorado del Comité de Honor, Seguridad y Justicia, quien fungirá como la máxima autoridad en el evento.

Juez de pista - Oficial responsable de la operación en pista del evento de la carrera y del soporte al director de Carrera, encargado de los bandereros en y dentro de pista.



Juez de Bascula, Parrilla y Pits (doble función del director de carrera).- Oficial responsable del pesaje, después de calificación y carrera, responsable la formación en parrilla tiene entre sus funciones la formación oportuna, en salida de Pits y pre parrilla, así como supervisión de pits, evitar bebidas alcohólicas, validación extinguidores en pits o escudería .

Comisión de Honor, Seguridad y Justicia.- Órgano de Comité Organizador encargado de revisar las resoluciones del Director de Carrera y Juez Principal de Pista, cuando éstas son impugnadas; puede constituirse como un órgano interno del campeonato, encargado de revisar cuestiones internas en el mismo, que debe ser presidido por 3 candidatos idóneos para dicha comisión.

PILOTOS Y COMPETIDORES.- Los pilotos son los deportistas que deben competir en el evento y/o campeonato, bajo las normas del deportivismo, juego limpio, ética y respeto establecidos por el Código Deportivo de la FEMADAC, vigilando que su vehículo de competencia se encuentre siempre dentro de los lineamientos marcados por los reglamentos técnicos de la categoría en la que van a competir, y son responsables de cualquier violación a las normas técnicas, deportivas y de comportamiento que sean cometidas por ellos, o por integrantes de su equipo, invitados acompañantes o patrocinadores; siempre deberán atender a las indicaciones de todos y cada uno de los oficiales y autoridades en el evento, ya que su incumplimiento a ellas será motivo de sanción.



B. REGLAS GENERALES:

1.15.- El espíritu del presente reglamento es mantener una competencia justa y equitativa para todos los participantes en las distintas categorías, de ninguna manera el tratar de leer entre líneas para obtener ventajas sobre los demás participantes y contravenir el espíritu del presente reglamento, si tú eres una persona que pretende tener algún tipo de ventaja contraviniendo el mismo, te invitamos a **NO PARTICIPAR** en el Campeonato o serial VRT bajo este reglamento local, por lo que en ellos tendrás que cumplir las reglas establecidas.

1.17.- Si hubiese retrasos, aplazamientos, cancelación parcial o total de algún evento, siendo esto por causas propias del comité organizador, o ajenas, o de fuerza mayor, (tales como seguridad, condiciones climatológicas, o por una orden de una Autoridad Municipal, Estatal, Federal o alguna otra no prevista), el comité organizador, los campeonatos nacionales, regionales o estatales, o las autoridades deportivas, **NO** asumirán responsabilidad alguna respecto a gastos o costos incurridos por los equipos y/o participantes, para su participación en el evento en cuestión.

1.18.- El Comité Organizador y/o el Director de Carrera, Comisión de Honor, Seguridad y Justicia que se formen, así como todos los oficiales, que estarán bajo su autoridad, y las autoridades deportivas, serán los responsables y encargados de hacer respetar el presente reglamento en todos los puntos. No está permitida tolerancia alguna. En casos no previstos por el presente reglamento el Comité Organizador elaborará posteriormente el anexo correspondiente para su inclusión en el mismo, en caso de que así lo considere adecuado y conveniente.

Todo lo que el Reglamento General y los Reglamentos Técnicos estipulen, será lo **ÚNICO PERMITIDO**, por lo que lo no permitido se considerará **PROHIBIDO**.

1.20.- El kartismo es un deporte peligroso que, aun practicándolo con precaución, puede causar daños o lesiones temporales, permanentes, y hasta la muerte; la inclusión de un evento en el calendario de eventos sancionados y amparados bajo el presente reglamento no garantiza de ningún modo que el competidor o su equipo no puedan llegar a sufrir daños o lesiones, incluso la muerte, por su participación en los eventos, por lo que el competidor y su equipo participan bajo su propio y total riesgo. En ningún caso el Comité Organizador, Comisión de Honor, Seguridad y Justicia, Director de Carrera, Juez Principal de Carrera y Staff operativo, serán responsables de ningún daño físico en su persona temporal o permanente incluyendo la muerte o en los bienes. Los participantes en los eventos del campeonato al momento de firmar su forma de inscripción, liberan de cualquier responsabilidad, lesión o daño físico o moral, temporal o permanente que tuvieran en su persona, incluso la muerte, o en sus bienes, o cualquier daño económico sufrido con motivo de los eventos en los que participen, a los Organizadores, Autoridades Deportivas, Directores, Oficiales de pista, o cualquier persona dentro de la organización; el participante se obliga a conocer y se compromete a respetar el presente reglamento.



1.21.- El Comité Organizador puede reservarse el derecho de realizar cambios de consumibles (ejemplo: llantas, combustible, aceite, etcétera), para los eventos sancionados por el reglamento. El Comité Organizador o Director de Carrera, notificarán la modificación correspondiente con el tiempo y forma necesarios para que los equipos tomen las debidas precauciones y se sujeten a ella.

1.22.- El presente reglamento podrá sufrir las adecuaciones que cada campeonato o serial estime necesarias para su mejor funcionamiento, ya sea en lo general, o en lo particular para uno o varios eventos en específico. Estas adecuaciones serán dadas a conocer por cada uno de ellos mediante su publicación en la Convocatoria del evento, como Reglamento Particular del Campeonato o del Evento: Las adecuaciones serán obligatorias pero aplicables únicamente a los eventos especificados en ellas.

2. INFORMACIÓN GENERAL PARA EL PARTICIPANTE. (NO obligatoria en serial 2026)

2.1.- Todo piloto deberán tener su licencia deportiva vigente al momento de inscribirse. Aquellos pilotos que no cuenten con ésta deberán tramitarla con antelación al evento, ya sea por medios electrónicos en la página de FEMADAC, o en las instalaciones de ésta; solo en último caso podrán tramitarla en el evento, con el representante de FEMADAC. (No será responsabilidad ni obligación del campeonato donde vaya a llevarse a cabo el evento que haya personal de FEMADAC/CNK, para la tramitación de la licencia deportiva). Para tramitar su licencia de kartismo por primera vez, todo piloto deberá acreditar haber realizado entrenamientos previamente, presentando avales de otros pilotos, equipos o kartódromos, siempre y cuando estén reconocidos como tales por FEMADAC/CNK, y además deberá presentar un examen previo en el cual deberá acreditar que conoce los conceptos y normas básicas del kartismo deportivo. En proceso.

2.1.1.- seguro de vida y gastos médicos mayores, en la primera fecha del serial Kart series Veracruz, se promoverá un seguro de vida y gastos médicos, que será opcional la primera fecha, en la segunda fecha, se podría manejar por obligatoriedad, punto que se modificara durante el transcurso del serial y junta de pilotos tocante al tema para establecer acuerdo, dicho seguro es benéfico, tanto para el comité organizador, como el propio piloto.

2.2.- Todo participante deberá inscribirse bajo el método establecido por el Serial, siendo decisión particular del mismo si lo harán únicamente en línea; siempre deberá el competidor presentar una identificación oficial que contenga su fecha de nacimiento, y firmar una carta responsiva, contra la entrega del Chip o Tag, como se denomine, antes del inicio del evento.

En caso de un menor de edad, deberá ser firmada por su representante o tutor. El costo de la inscripción de los eventos, la fecha límite de inscripciones, así como el programa de tiempos del evento, se dará a conocer en la convocatoria de cada evento. Todo participante (piloto) deberá registrar en su inscripción, el nombre y acreditación de su director de equipo y responsable técnico (el cual, deberá estar presente los días de la fecha del evento), ya sea a través de su suscripción en línea o donde sea indicado por parte de la organización.

A criterio del Comité Organizador, de ser el caso de que un participante que haya pagado su inscripción a un evento no hubiese podido asistir al mismo, antes de haber iniciado la sesión de calificación, podrá solicitar por escrito la devolución de la inscripción, o que se le sea acreditado su importe para la siguiente fecha.



2.3.- Es responsabilidad de cada participante el comportamiento de sus directores de equipo, ingenieros, mecánicos, patrocinadores, familiares, escoltas e invitados; las indisciplinas y faltas de estas personas al presente reglamento, serán motivo de sanción al piloto o pilotos del equipo correspondiente.

Toda agresión verbal, física, golpes y amenazas, ya sea directamente de un piloto, de su equipo, de sus familiares, invitados, patrocinadores, o de escoltas del piloto o equipo, será sancionado con la expulsión inmediata del evento, retiro inmediato de las instalaciones, y suspensión irrevocable hasta por dos años, que aplicará a todo el equipo y pilotos participantes en el mismo.

2.4.- El Comité Organizador del evento puede reservarse el derecho de aceptar o rechazar cualquier inscripción, sin necesidad de dar ninguna explicación.

2.5.- Cada participante (piloto) es responsable de ir con el Director de Carrera del evento, para que le coloque el brazalete de VRT (en eventos que así lo requieran y después de haber pagado su inscripción a la carrera.

El piloto será el único responsable y autorizado para recoger y colocarle el brazalete. NO podrán hacerlo mecánicos, ni jefes de equipo, salvo los casos de ser menores, padres o tutores, recibirán sin excepción.

3. CRITERIO DE EDAD Y PESO- EN REVISIÓN-

3.1.- La edad necesaria para que el piloto pueda competir en el serial, será determinada de la siguiente manera; no siendo omiso señalar, que cada campeonato se realizaran ajustes de edades y pesos conforme le resulte necesario y adecuado para el mejor desarrollo de cada uno.

Dichos ajustes se publicarán en cada Reglamento y convocatoria.

3.1.1.- Baby Su edad mínima será de 4 años y su edad máxima será de 8 años, contándose ambas fechas como celebradas o por celebrarse dentro del “AÑO del SERIAL” en el que va a participar; su peso mínimo será de 70 kilogramos, sumando el peso del kart, con el piloto y su equipo personal de competencia.

3.1.2.- Tag 60 Su edad mínima será de 9 años y su edad máxima será de 13 años, contándose ambas fechas como celebradas o por celebrarse dentro del “AÑO del SERIAL” en el que va a participar; su peso mínimo será de 100 kilogramos, sumando el peso del kart, con el piloto y su equipo personal de competencia.

3.1.3.- Honda light Su edad mínima será de 12 años, contándose ambas fechas como celebradas o por celebrarse dentro del “AÑO del SERIAL” en el que va a participar; su peso mínimo será de 110 kilogramos, sumando el peso del kart, con el piloto y su equipo personal de competencia.

3.1.4.- Honda heavy Su edad mínima será de 20 años, contándose ambas fechas como celebradas o por celebrarse dentro del “AÑO del SERIAL” en el que va a participar; su peso mínimo será de 150 kilogramos, sumando el peso del kart, con el piloto y su equipo personal de competencia.



3.1.5.- Tag 125 junior Su edad mínima será de 12 años y su edad máxima 16, contándose esa fecha como celebrada o por celebrarse dentro del “AÑO del SERIAL” en el que va a participar; su peso mínimo será de 145 kilogramos, sumando el peso del kart, con el piloto y su equipo personal de competencia.

3.1.6.- Tag 125 Senior Su edad mínima será de 15 años y su edad máxima ilimitada, contándose esa fecha como celebrada o por celebrarse dentro del “AÑO del SERIAL” en el que va a participar; su peso mínimo será de 165 kilogramos, sumando el peso del kart, con el piloto y su equipo personal de competencia.

3.1.7.- T4 Su edad mínima será de 15 años, contándose la fecha como celebrada o por celebrarse dentro del “AÑO del SERIAL” en el que va a participar; su peso mínimo será de 165 kilogramos, sumando el peso del kart, con el piloto y su equipo personal de competencia.

Notas Generales al respecto:

a.- Por “AÑO CAMPEONATO” se entenderá entre el 1º de enero y el 31 de diciembre del año calendario en el que el campeonato se desarrolla.

b.- Por regla general, la edad del solicitante será uno de los requisitos que debe llenar el piloto, y deberá competir dentro de la clase de edad que cumpla en el año calendario del evento. El piloto deberá acreditar su edad mediante un documento oficial que determine su edad; en caso de menores de edad tendrá que mostrar su pasaporte en original o acta de nacimiento, Para facilitar la definición de la edad del piloto.

c.- En todos los casos de pilotos menores de edad, para otorgar la licencia deportiva será necesario realizar los trámites ante la FEMADAC, y dentro de ellos, el que los padres o tutores autoricen la obtención de la licencia y la participación del piloto en los eventos, asumiendo el riesgo que ello conlleva. Las licencias otorgadas a los pilotos menores serán retenidas por el Comisario del evento, como medida de control disciplinario. PUNTO EN REVISIÓN.

d.- El peso del conductor por sí mismo, (incluido el equipo del piloto), deberá ser un mínimo de 35 kg. en todo momento durante una competición.

e.- Además de la edad y licencia, el piloto deberá acreditar tener la habilidad y control suficiente del kart, así como la disciplina y el respeto necesarios para poder participar en el evento en el que vaya a competir.

f.- El Director de Carrera, junto con la Comisión de Honor, Seguridad y Justicia del evento, tienen la facultad y derecho de cambiarlo de categoría y colocarlo en la que consideren "más apropiada", independientemente de la edad, por cuestiones de habilidad, peso y/o talla.



g.- En el caso de exceder peso y/o talla de su categoría, el piloto deberá someterse a un examen médico y físico, realizado por un médico o paramédico autorizado por VRT, para certificar que la altura y peso del conductor corresponden a la edad señalada por este.

h.- Cuando un piloto se encuentre en la edad de confluencia en la que puede participar en dos categorías, deberá definir en cuál de ellas va a hacerlo, pues una vez que el piloto empiece a competir en la categoría superior, no podrá volver a hacerlo en la inferior.

4. CONVOCATORIA

La convocatoria de cada evento incluirá los siguientes datos:

- Ciudad,
- Kartódromo,
- fecha y nombre del evento,
- Trazo y sentido de pista
- Organismos reguladores
- Lineamientos para carrera
- Categorías,
- Patrocinadores oficiales,
- Programa de entrenamientos y carreras,
- Costo de inscripción.

4.2.- El Comité Organizador puede reservarse el derecho de realizar cambios de consumibles como son: llantas, aceite, bujías. Para cualquiera de la fecha pactada y sancionada por el presente reglamento; El Comité Organizador notificará la modificación correspondiente con el tiempo y forma necesarios para que los equipos tomen las debidas precauciones y se sujeten a ella.

5. ÁREAS A DESIGNAR COMO PIT Y/O COLOCACIÓN DE CARPAS Y/O TOLDOS. -

5.1.- La designación de pits será hecha por el Comité Organizador y/o Director de Carrera, quienes asignarán al participante el lugar que le corresponda. La solicitud de espacio será por medio de correo electrónico, señalando el espacio requerido y el número de pilotos que conforman el equipo y pretenden utilizar ese pit, y podrá hacerse una vez una vez habiéndose inscrito el piloto o pilotos que pretendan ocuparlo. La solicitud será atendida en la medida de lo posible por el organizador, pero en todo caso, el equipo y los pilotos que lo conforman deberán respetar el espacio asignado.



5.2.- En algunos casos, autorizados a criterio de los promotores, se permitirá la colocación del remolque en el pit, no así los vehículos de arrastre, que deberán ser estacionados en zona específica para ellos.

5.3.- El área comercial o como se le denomine, así como área de patrocinadores serán asignadas por el Comité Organizador y Director de Carrera, con la debida anticipación y sin modificar la logística del evento.

5.4.- habrá estricto control, además de vigilancia de los asistentes, se marcan como zona restringida, los Pits, salvo que el Director de Escudería, acredite la visita u otorgue brazaletes de visita, ratificando, los responsables de las acciones y comportamiento, será del o los asistentes, o las personas que esté en un pit, pilotos y equipos. Las pulseras de mecánicos son intransferibles.

6. EXÁMEN MÉDICO

6.1.- Previamente a cualquier entrenamiento, calificación o carrera, el Director de Carrera, Comisión de Honor, Seguridad y Justicia, Juez Principal de Carrera, incluso, Comité Organizador, del evento tienen la facultad de pedir a cualquier piloto, acudir a revisión o valoración médica, en la ambulancia del día del evento.

6.2.- **Queda estrictamente prohibido.** - el consumo de drogas o bebidas alcohólicas, durante el evento, es decir, previo o después del entrenamiento, calificación o carrera. El Director de Carrera, Comisión de Honor, Seguridad y Justicia, Juez Principal de Carrera, incluso, Comité Organizador, del evento tienen la facultad de pedir a cualquier piloto, acudir a revisión o valoración médica, en la ambulancia, de ser el caso y encontrarse presuntamente bajo el influjo, aliento o presencia de drogas o alcohol de un piloto, será sancionado y descalificado del evento.

7.- REVISIONES DE SEGURIDAD Y TÉCNICA-Punto en revisión.

7.1.- Puntos de Seguridad:

Requisitos:

- Casco con homologación CIK FIA (el director de carrera podrá autorizar otra certificación)
- Sello o calcomanía de revisión que el Comité designe, ubicado en la parte inferior de la nuca del casco.
- Homologación de cascos para pilotos menores de 12 años deberán ser las siguientes:
A.1.- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 y Snell-01FIA CMR2016) A.2.- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 y Snell-FIA CMR2007, solamente el director de carrera podrá autorizar alguna otra certificación. (el director de carrera podrá autorizar otra certificación).

Nota: La vigencia del casco deberá ser de máximo 5 años después de la fecha de fabricación de este; en ningún caso podrá exceder dicha vigencia.



- 7.1.2.- Traje de piloto para karting;
- 7.1.3.- Guantes de competencia para karting;
- 7.1.4.- Cuellera para karting, de la mejor calidad, obligatoria para las categorías BABY, MICROSWIFT y MINISWIFT. (Recomendada en todas las demás categorías);
- 7.1.5.- Costillera para karting;
- 7.1.6.- Botines de piloto de competencia;
- 7.1.7.- Chasis homologado y en buenas condiciones de estructura en general;
- 7.1.8.- Espejos retrovisores (opcionales);
- 7.1.9.- Tanque de combustible y mangueras en buen estado;
- 7.1.10.- Recipiente recolector de vapores de agua y cubre cadena, obligatorios;
- 7.1.11.- Número de competencia al frente, a ambos costados y trasero obligatorio con fondo reglamentado para cada categoría. El no acatar esta disposición implicará que al piloto no se le permitirá entrar a pre-parrilla ni salir a pista; en caso de salir a pista en esas condiciones será sancionado.
- 7.1.12.- Dirección (varillas de dirección, rotulas, tuercas de seguridad, seguros, etcétera) y frenos, en buenas condiciones;
- 7.1.13.- Sujeción de lastre: El lastre deberá estar pintado de color blanco y sujeto con doble tuerca de seguridad y rondanas adecuadas del mayor diámetro posible del lado interior del asiento.
- 7.1.14.- Es obligatoria para todas las categorías, (con excepción de Baby), la defensa delantera con el sistema retráctil, conocida como "PUSH BACK BUMPER SYSTEM" (PBB) aprobada por C.I.K., y deberá ser instalada únicamente con la presión ejercida por la mano, en presencia del oficial de pre - parrilla, (no está permitido el uso de cualquier herramienta, el uso de cinchos plásticos está permitido para mantener la mordaza en la defensa, pero deberán permitir que la mordaza se abra). Esta deberá ser utilizada en cualquier momento que se ingrese a la pista, **SE EXCENTA EL USO EN SERIAL 2026**
- 7.1.15.- El piloto está obligado a mantener su traje, equipo personal y apariencia limpia y ordenada; el aspecto y apariencia del kart en general deberán tener una buena presentación (no se permitirán karts sucios o con mala presentación).



7.2 Las revisiones técnicas que se efectúen a los vehículos o en cualquier momento que el Director Técnico lo solicite, deberán apegarse a los siguientes criterios:

- Todos los karts y pilotos de todas las categorías deberán pasar a pesaje, inmediatamente después de haber terminado sus vueltas de calificación y después de cada carrera pre final (es) y carrera final. **NO HAY PIT CALIENTE EN NINGUNA SESIÓN.** El no acatar esta disposición, cancelará los tiempos y puntos de calificación, y los puntos de carrera pre -final (es), o final correspondiente, sujetándose a la sanción correspondiente.
- El Director de Carrera, y/o el Director Técnico y el Comisario podrán pedir a su juicio en cualquier momento a cualquier participante, que tanto él piloto como el kart, vuelvan a pasar a revisión técnica. En caso de que el motor revisado no pase la revisión, será descalificado el kart que lo haya utilizado.

8.- SIGNIFICADO DE LAS BANDERAS

8.1 Significado de las banderas e identificación de su significado: -

VERDE: Pista libre o arranque. Si es colocada en un puesto posterior a una bandera amarilla o doble bandera amarilla, significa que a partir de ella la pista está libre y no está encadenada, se permite reanudar ritmo de carrera.

BLANCA: Indica la última vuelta de la carrera, en puesto uno (meta).

ROJA: Peligro. Todos los vehículos deben dirigirse lentamente a la zona de meta (o a la zona específicamente señalada para ello en la junta de pilotos para esa pista), y detenerse totalmente, pero con precaución, en fila y en la posición que están en la competencia, No podrán entrar a fosos (pits) durante la carrera. Durante prácticas o calificación deberán ingresar a fosos (pits) inmediatamente.

AMARILLA : Peligro. No rebasar. Reducir velocidad.

AMARILLA EN TODA LA PISTA: Problema grave en la pista. Prohibido rebasar.

AMARILLA AGITADA EN UN SOLO PUESTO: Incidente o accidente grave cerca del puesto que implica posible bloqueo parcial o total de la pista. Precaución extrema, bajar mucho la velocidad. Prohibido rebasar, prepararse a posible maniobra inesperada o parar completamente. Formarse en línea detrás del kart precedente a paso lento.

AZUL ESTÁTICA: Se muestra al piloto que está siendo alcanzado y puede ser rebasado.

ROJA CON AMARILLO EN FRANJAS HORIZONTALES: Precaución. Pavimento resbaloso, falta de adherencia.



AZUL AGITADA: En práctica: Rebase inminente. Un auto más veloz está a punto de rebasar al auto. al que se le muestra la bandera azul. En carrera: Un auto más veloz está a punto de “lapear” al auto al que se le muestra la bandera azul agitada. El auto al que se le mostró la misma, deberá prepararse para ser rebasado y facilitar el rebase inmediatamente. En carreras de resistencia el incumplimiento de esta norma podrá ser motivo de un Stop and Go, para el auto que va a ser lapeado. Esta también podrá ser mostrada a autos significativamente más lentos, que disminuyan el ritmo de la carrera de los que le siguen.

BANDERA NEGRA / CIRCULO NARANJA: Desperfecto mecánico, se muestra sólo en puesto uno (meta) acompañada de un pizarrón con el número del auto que presenta el desperfecto; el auto relativo deberá ingresar a fosos (pits) a reparar la falla. Solo en carreras de resistencia podrá reingresar a pista.

BANDERA NEGRA: Penalización a un auto, acompañada de pizarrón con el número de auto que deberá ingresar a fosos (pits) y reportarse con el oficial en salida de fosos (pits).

BANDERA NEGRA Y BLANCA EN DIAGONAL: Amonestación por conducta antideportiva, acompañada de un pizarrón con el número del auto, el piloto deberá respetar los reglamentos bajo pena de ser descalificado y no debe entrar a fosos (pits).

BANDERA A CUADROS, BLANCOS Y NEGROS: La práctica, calificación o carrera ha finalizado.

9. NÚMEROS DE COMPETENCIA

Los pilotos no podrán cambiar su número de kart a lo largo de una temporada, prevaleciendo el registro de su primera carrera en el Campeonato nacional donde participe.

Todos los karts deberán portar su número de competencia en 4 lugares del kart, uno en el porta número delantero, otro en la defensa trasera, otro en el pontón izquierdo y otro en el pontón derecho, en su caso con la letra “X”.

El dígito “0” no podrá ser utilizado como número ni tampoco colocarlo a la izquierda del número de competencia. Los números deberán ser de cualquier color, pero contrastantes y legibles, teniendo una medida mínima de 12 cm. de alto y un ancho no menor a 1.50 cm., en caso de que dicha categoría requiera la letra “X”, esta letra deberá ser mínimo del 50 por ciento del tamaño de los números (No están permitidos números hechizos o con cinta). La falta de los números de competencia claramente visibles, del tamaño, forma y lugar adecuados, hará que el vehículo de competencia no pueda acceder a pre-parrilla, y aún en caso de que por error se le permita el acceso a la pre-parrilla, en caso de arrancar el competidor la calificación o carrera sin esos números, será motivo de sanción.

Cualquier excepción deberá ser solicitada por escrito al Director de Carrera o Comisión de Honor, Seguridad y Justicia, y analizado por ellos en conjunto para su aprobación.



El número 1 de cada categoría está reservado únicamente al campeón nacional del Campeonato donde participó la temporada anterior, teniendo que ser con fondo de color negro y número de cualquier color, pero contrastante y legible, teniendo una medida mínima de 12 cm. de alto y un ancho no menor a 1.50 cm; en caso de que dicha categoría requiera la letra X esta letra deberá ser mínimo del 50 por ciento del tamaño de los números (No están permitido números hechizos o con cinta. El número que portaba anteriormente el campeón queda reservado para este, mientras esté utilizando el número 1.

El piloto campeón decidirá si toma como número el que portaba anteriormente o el número 1, durante el año que sea considerado como campeón.

Cualquier tipo de publicidad utilizada en los karts deberá ser colocada de forma que no interfiera con los números de competencia ni con la imagen de los patrocinadores oficiales del evento.

Cuando un piloto haya participado en cuatro de cinco fechas del año campeonato en curso, tendrá el primer derecho de reservar el número para el siguiente año campeonato, conforme a la inscripción de la primera fecha de los Campeonatos.

10. LÍMITE DE KARTS POR PISTA

La Comisión de Honor, Seguridad y Justicia y Director de Carrera, en conjunto con el Comité Organizador, tendrán las facultades de determinar un máximo de karts a participar en una pista y evento, dependiendo del tipo de pista, su longitud, el tipo de karts, el ancho del trazo y el número de pilotos inscritos en cada categoría, y por ende, la de separar o juntar categorías.

El número máximo de karts permitidos circulando en la pista, para el caso de pistas cortas, será limitado a 20 para los heats finales, y 20 para prácticas y calificación.

11. OPERACIONES EN PITS

Los fosos de abastecimiento (pits) serán ocupados únicamente por quienes porten la acreditación oficial del evento proporcionados en la inscripción, la cual es intransferible. El piloto y los miembros de su equipo son responsables de las personas que permanezcan en su pit, pudiendo ser sancionado el piloto o pilotos del equipo, por no acatar este reglamento y/o las indicaciones de los oficiales.

Tanto el piloto como todos los miembros de su equipo e invitados deberán atender las indicaciones de los oficiales de pits, habiendo amonestaciones y sanciones al piloto o pilotos del equipo, por quién no lo hiciera.



12. CRONOMETRAJE Y TIEMPOS OFICIALES

Los tiempos de calificación se acreditarán únicamente a los pilotos, no a los karts. Todos los reportes de tiempos serán publicados en el tablero de avisos y en el sistema de cronometraje en línea que el campeonato maneje; queda estrictamente PROHIBIDO INGRESAR A LA TORRE DE CONTROL, salvo que el piloto sea llamado por los Comité Organizador, Comisión de Honor, Seguridad y Justicia y/o el Director de Carrera. El responsable del Cronometraje solo podrá solicitar la presencia de un competidor en caso de que su chip no registre tiempos. En cualquier caso, de que un competidor sea llamado a la presencia del responsable de cronometraje, del Director de carrera o del Comité Organizador, Comisión de Honor, Seguridad y Justicia, de no acatar el llamado, será sancionado.

En caso de que el transponder de un piloto dejara de registrar el tiempo en la calificación y esta falla no fuera por falta de carga de batería del mismo, se le cambiará el transponder y dará dos vueltas extras de calificación para obtener un tiempo de calificación, al momento que el Director de Carrera junto con el Comisario lo consideren conveniente, quedando el kart incautado, hasta en tanto realice sus vueltas de calificación, no pudiendo hacer ningún cambio o modificación a dicho kart. Si un piloto participa en más de 1 categoría, deberá de tener un transponder diferente para cada categoría.

12.3 El único cronómetro oficial es el de control de carrera, NO se tomarán como referencias de tiempo ningún otro sistema de cronometraje particular. (Ejemplo: Mychron o cronómetro de mano).

12.4 El piloto y jefe de equipo, son los responsables de verificar que su transponder esté registrando los tiempos correspondientes.

12.5 El no contar con el transponder en la en la calificación se sancionará con 3 segundos adicionales en su tiempo de calificación; en carrera será sancionado con 3 lugares de retraso; si esto se hubiese dado en un entrenamiento, el infractor no podrá salir a la siguiente sesión. En caso de que la falta se presente en la última práctica, será sancionado en la calificación con la sanción correspondiente a ésta. Esto incluye el ajuste de los puntos correspondientes en cada caso. Si un piloto estuviera inscrito en dos categorías, deberá usar un transponder diferente para cada categoría y el no hacerlo será motivo de con 3 segundos adicionales en su tiempo de calificación; en carrera será sancionado con 3 lugares de retraso; si esto se hubiese dado en un entrenamiento, el infractor no podrá salir a la siguiente sesión. En caso de que la falta se presente en la última práctica, será sancionado en la calificación con la sanción correspondiente a ésta. Esto incluye el ajuste de los puntos correspondientes en cada caso. En caso de que un piloto saliera a pista con un transponder diferente al registrado en su inscripción, será motivo de sanción con 3 segundos adicionales en su tiempo de calificación; en carrera será sancionado con 3 lugares de retraso; si esto se hubiese dado en un entrenamiento, el infractor no podrá salir a la siguiente sesión. En caso de que la falta se presente en la última práctica, será sancionado en la calificación con la sanción correspondiente a ésta. Esto incluye el ajuste de los puntos correspondientes en cada caso.



13. CALIFICACIONES

Todas las prácticas, calificaciones o carreras se realizarán en los horarios programados para cada evento, salvo causas de fuerza mayor.

A partir de la calificación no se podrá cambiar el motor, o ninguna pieza interna del mismo (ni abrirlo), ni el chasis, salvo por un daño irreparable, y en ese caso, dicho cambio deberá ser solicitado y autorizado por escrito al Director Técnico y sujeto a lo estipulado en el presente reglamento para el caso correspondiente.

El piloto que obtenga la posición de privilegio (pole) arrancará en el lado interno de la pista para la curva número 1, no pudiendo escoger lado de arranque.

14.- PRE-PARRILLA Y ARRANQUE DE CARRERA

Los pilotos deberán estar en su posición en la pre-parrilla de salida dentro del tiempo estipulado, el cierre de pre-parrilla serán 5 minutos antes de la hora de salida a pista. Si por alguna razón el piloto NO se presentó a la formación de pre-parrilla, arrancará en último lugar de la parrilla de salida. Una vez que el oficial de salida de pre-parrilla ponga bandera verde para acceder a la pista, se considerará cerrado el acceso a pre parrilla y ningún kart podrá acceder a la carrera. Los karts deberán pasar a formación de pre-parrilla, entrar a pista y formarse en el lugar (cajón de arrancada) que les corresponda en la parrilla de arranque para la carrera.

Antes de la arrancada, y a Juicio del Juez de Pista, se dará una vuelta previa al arranque, quedando prohibido el acceso a la formación de parrilla en la pista a cualquier persona ajena a los oficiales, a menos que sean llamados por el Director de Carrera o de Pista. De no acatar a esta norma, el piloto cuyo personal ingrese, será sancionado.

Si durante las vueltas de calentamiento algún vehículo se atrasara considerablemente del contingente, éste perderá su lugar original de parrilla de salida, y el piloto estará obligado a integrarse al final de la misma, quedando vacío su lugar original (se tomará el atraso con los conos de formación). Si algún vehículo no se presentara a ocupar su lugar correspondiente en la parrilla de salida, el lugar deberá respetarse sin que éste pueda ser ocupado por algún otro kart, y una vez formados todos los pilotos en su posición de salida, el Director de Carrera o el oficial en el puesto 1 dará inicio a la vuelta de calentamiento.

La arrancada podrá ser parados (tipo gran premio), o lanzados, según sea el caso de la categoría en competencia, de acuerdo con la tabla de categorías que establezca el campeonato respectivo. Las arrancadas lanzadas se llevarán a cabo bajo el siguiente procedimiento: El piloto que haya obtenido la posición uno de arranque (pole position) guiará al resto de los pilotos a la vuelta de pre arranque, manteniéndose a su lado el piloto que haya obtenido el segundo lugar (formación doble fila) a una velocidad razonablemente baja, permitiendo que el resto de los pilotos se mantengan en formación hasta llegar a los conos de formación obligatoria, situados a ambos lados de la pista (línea roja y conos), una vez pasando la línea marcada por los dos conos no podrá ningún piloto adelantar ninguna posición, en caso de que un piloto haya perdido su lugar deberá arrancar obligatoriamente al final de la parrilla.

Una vez que el pole position cruce los conos de formación obligatoria, este deberá mantener una velocidad constante reducida, no mayor a 10 kilómetros por hora, hasta llegar a los conos de aceleración (una línea amarilla con un par de conos de cada lado de la pista) no pudiendo, por ninguna circunstancia, el pole position (o cualquier competidor), frenar bruscamente o hacer cualquier maniobra a efecto de adquirir una ventaja en la arrancada; tampoco podrá realizar maniobras para calentamiento de llantas. El que lo haga, será sancionado. Una vez cruzada la línea entre los dos conos de aceleración, se ingresará a los carriles de formación, y el pole position podrá acelerar y el oficial de puesto uno podrá dar o no dar la señal de arranque, mediante el apagado de semáforo o agitando la bandera verde, (según sea el caso); si el oficial de puesto uno no apagara el semáforo o no se agitara la bandera verde, la carrera no se considerará iniciada, se dará una vuelta más y se



repetirá el procedimiento.+

Se asignarán puntos a la calificación y carreras, conforme el punto 20.6 de este reglamento, para efecto de determinar las posiciones de arranque de las pre - carreras y de la carrera final conforme a lo siguiente:

Posición de arranque en carrera 1, conforme a posición de la calificación.

Posición de arranque en carrera 2, conforme a la posición final oficial de la carrera 1

Para poder arrancar en la carrera 2 o carrera final, es necesario haber arrancado en la carrera 1

15. CARRERA

Si se detuviera alguna de las carreras pre - final o final, antes de finalizar la segunda vuelta por el líder de la misma, ésta será iniciada nuevamente, conservando la posición original de la parrilla de arrancada. Si ésta se detuviera por accidente, el Director de Carrera determinará la zona de reagrupamiento no se podrá tener acceso a pista ni mecánicos, ni personal ajeno a los Oficiales de Pista,

DETENCION DE CARRERA: En caso de detener una carrera, la bandera roja será mostrada en el puesto principal y en todos los puestos de la pista. Los pilotos deben reducir la velocidad levantando la mano y regresar a la zona de arranque o a la zona que se haya determinado al efecto en la junta de pilotos.

I. La clasificación para el nuevo arranque de la carrera será establecida conforme a los pasos establecidos en el cronometraje oficial, tomando como base la última vuelta completada por el contingente de competidores, anterior a aquella en la que se da la detención; a) Nadie podrá efectuar ningún arreglo a los karts, incluidos los bumpers; b) No se podrá recargar los karts con combustible ni con ningún líquido.

II. CUANDO LA BANDERA ROJA SE MUESTRA EN LAS DOS PRIMERAS VUELTAS:

- a) Será un nuevo arranque;
- b) Los karts deben retornar a sus posiciones originales, tal y como arrancaron en la parrilla;
- c) Únicamente los karts que arrancaron podrán hacerlo nuevamente, exceptuándose aquellos que hayan intervenido en el accidente que provoca la detención y sea necesario arreglarlos;
- d) Se correrá a la distancia programada.
- e) Si antes de la detención, un kart entrara a pits, y es detenida la carrera, dicho competidor ya no podrá arrancar.

III. CUANDO LA CARRERA SE DETIENE DESPUÉS DE QUE SE HAYAN CUMPLIDO MÁS DE DOS VUELTAS Y ANTES DEL 50% DE LA CARRERA, MÁS UNA VUELTA.

- a) Los karts deben regresar a la parrilla y detenerse antes de la parrilla de salida o donde les indiquen los oficiales. Una vez que sean conocidas las posiciones de arranque se empujarán los karts a sus posiciones de salida.
- b) No se podrá hacer a los karts ninguna reparación de ningún tipo, ni cambiar llantas, a menos de que la carrera se haya detenido por lluvia y declarada como WET RACE, y se haga el cambio por llantas con dibujo.



c) El re-arranque de la carrera será conforme el orden de los pasos establecidos en el cronometraje oficial, tomando como base la última vuelta completada por el contingente de competidores, anterior a aquella en la que se da la detención.

d) La distancia será la distancia programada, restando la distancia recorrida.

e) Únicamente los karts que tomaron parte en el arranque original podrán tomar la salida, siempre y cuando hayan regresado a la parrilla por sus propios medios, por la ruta autorizada, y que no hayan sido retirados oficialmente.

g) En caso de que la carrera haya arrancado con el aviso de pista mojada (WET RACE), no podrá detenerse para el cambio de llantas.

h) En estos casos el re-arranque siempre será en una sola fila.

IV.- CUANDO LA CARRERA SE DETIENE CUANDO YA SE HA RECORRIDO MAS DEL 50% DE LA DISTANCIA PROGRAMADA, MAS UNA VUELTA La carrera podrá considerarse a juicio del director de carrera como terminada conforme a los pasos establecidos en el cronometraje oficial, tomando como base la última vuelta completada por el contingente de competidores, anterior a aquella en la que se da la detención;

Si una de las carreras fuera detenida después de completar la segunda vuelta por el líder, ésta podrá reiniciarse, a juicio del Director de Carrera, conforme al último paso registrado por el cronometraje de todos los pilotos que se encontraban en la pista, hasta antes de la detención de la carrera; éste segundo arranque deberá ser **lanzado y en una sola fila**, sin permitir rebases antes de la línea de meta, para lo cual se podrán poner dos conos como puerta obligada de pase para los pilotos. Si ésta se detuviera por accidente, ya sea en la línea de meta o en la zona que el Director de Carrera determine como zona de reagrupamiento, en caso de no poder ser en la meta y no se podrá tener acceso ni a mecánicos ni a personal ajeno a los Oficiales de pista.

Las carreras tendrán validez si se corrió más del 50% (cincuenta por ciento) de las vueltas estipuladas, y no puedan ser reiniciadas por algún motivo. Si la suspensión de la carrera fuese antes del 50% del recorrido y no fuera factible reiniciarla, la o las categorías afectadas tendrán puntuación del 40% en la calificación, y 60% en la carrera no terminada, tomándose conforme a la última vuelta registrada, para efecto de asignar el lugar y puntos de la carrera final.

Si algún piloto circula en su vehículo con una diferencia notoriamente lenta, a consideración del Director de Carrera y Comisión, comparado con los tiempos del líder de la competencia, se aplicará la bandera negra, y éste tendrá que abandonar la competencia, evitando con ello poner en riesgo a los demás pilotos y a sí mismo. Los Comisarios y el Director de Carrera podrán aplicar, a su juicio, la regla del 108% (Cualquier piloto que no pueda establecer una vuelta dentro del 108% del tiempo más rápido en la sesión de calificación, no podrá iniciar la pre - carrera).

No hay pit caliente durante la calificación o carreras, para ninguna categoría.

15.6 Al término de la carrera final les será permitido a los tres primeros lugares de la carrera, dar una vuelta más, portando el primer lugar la bandera de cuadros; esta celebración podrá ser sustituida por la premiación en el lugar indicado por el promotor del campeonato. Este aspecto se informará en junta de pilotos.



15.7 En caso de sustitución de uno o varios neumáticos por defecto, éste o estos deberán ser sustituidos por llantas usadas, en las mismas condiciones de desgaste del o los sustituidos, y deberá contar con previa autorización del Director Técnico. Este cambio se realizará en el área de revisión técnica: Esto aplica para cualquier carrera.

16. PROCEDIMIENTO EN CASO DE LLUVIA

En caso de declararse “Pista Mojada” (condición señalada por el Director de Carrera como “WET RACE”), todos los pilotos deberán colocar, en el tiempo establecido por el Director de Carrera, neumáticos para lluvia en todas las ruedas, antes de salir a pista, o según sea el caso, una vez iniciada la competencia. La utilización de neumáticos “Slicks” es obligatoria en todos los demás casos.

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

16.3. En pre - parrilla, en una competencia, queda prohibido el cambio de llantas, excepto que se haya declarado como WET RACE por el Director de Carrera.

16.4. En caso de que la declaración de WET RACE se declare una vez arrancada la carrera, todos los autos deberán detenerse en la meta, para cambiar sus llantas por neumáticos de lluvia, a efecto de lo cual se otorgará el tiempo necesario que el Director de Carrera determine.

16.5 Un competidor podrá válidamente arrancar una competencia con llantas de lluvia, pero no podrá cambiarlas en pre-parrilla; en cualquier caso, el Director de Carrera podrá retirar a cualquier competidor que represente un peligro por las llantas que esté usando, respecto a las condiciones climatológicas prevaletientes en la pista.

17. SANCIONES Y OBLIGACIONES GENERAL

TODOS los pilotos y los miembros de su equipo deberán conocer y cumplir el presente Reglamento Local, analógicamente al Nacional, y hacerlo cumplir en lo conducente, a sus invitados, acompañantes, familiares o patrocinadores. El desconocimiento del Reglamento no exime al piloto, miembros de equipo, invitados, acompañantes, familiares o patrocinadores, de su cumplimiento y/o sanciones que de él deriven.

Las sanciones y obligaciones que indica este reglamento deberán ser aplicadas por la Comisión de Honor, Seguridad y Justicia, el Director de Carrera y Comité Organizador.

Son responsabilidades del piloto o pilotos del equipo las acciones y actuaciones de integrantes de su equipo, familiares, mecánicos, patrocinadores, acompañantes, escoltas e invitados en todas las áreas del evento deportivo, en todos sentidos, técnico, deportivo y social, y por ende, será el piloto o pilotos del equipo, el o los sancionados por cualquier falta cometida por los antes mencionados. Queda estrictamente prohibida la entrada de escoltas o guardias personales a las áreas de paddock, pits, pre-parrilla y pista.



El responsable técnico del equipo deberá tener acreditación emitida por el Comité Organizador, que lo acredite como tal. Todos los demás integrantes del equipo deberán contar con acreditación emitida por el Comité Organizador; Sólo el piloto o el responsable técnico podrán presentar protestas o responder a ellas. Si el piloto no se encuentra presente, la falta de dicha designación implicará la pérdida del derecho a protestar, así como de defenderse de una protesta. El piloto es responsable de que el kart se encuentre dentro del reglamento técnico en todos y cada uno de los eventos en los que participe; dicha responsabilidad será compartida con el responsable técnico de su equipo, el cual será sancionado en forma conjunta con el piloto. En caso de encontrarse una violación al reglamento técnico que las autoridades técnico – deportivas puedan considerar como dolosa, se sancionará, dependiendo de la falta, con suspensión hasta por un año al preparador.

Por regla general, no se permite dentro de las instalaciones, el uso de bicicletas, patines, monopatines, motos y cualquier tipo de vehículo dentro del área de pits, salvo autorización expresa en sentido opuesto. En caso de que no se respetase ésta prohibición, se haga un mal uso de ella, o se circule a una velocidad no razonable en el área de pits con dichos vehículos, el piloto del equipo que lo haya hecho será acreedor a una sanción de 3 segundos adicionales en su tiempo de calificación; en carrera será sancionado con 3 lugares de retraso; si esto se hubiese dado en un entrenamiento, el infractor no podrá salir a la siguiente sesión. En caso de que la falta se presente en la última práctica, será sancionado en la calificación con la sanción correspondiente a ésta. Esto incluye el ajuste de los puntos correspondientes en cada caso.

Es responsabilidad y obligación del piloto tener su extintor ABC de polvo químico seco mínimo de 4 kg, al frente de su pit; dicho extintor deberá estar vigente y en óptimas condiciones para su uso. Cuando existen varios karts y pilotos en un pit, se colocará el equipo de seguridad (extintor), al frente del pit. Por cada 4 karts en pit se deberá de colocar un extintor. En caso de ser utilizado un extintor, deberá de ser repuesto inmediatamente.

El no respetar la ubicación del pit asignado, o el tiempo señalado para la descarga del equipo por el Comité organizador del serial, o no respetar los horarios establecidos de llegada y de salida de las instalaciones del kartódromo, ya sea por choferes, mecánicos, pilotos o invitados, para los días del evento, dará lugar a una sanción. La sanción será

a.- En caso de que la situación se presente en un entrenamiento, el infractor no podrá salir a la siguiente sesión;



- b.-** En caso de ser en la última práctica, adicionando 3 segundos en su tiempo de calificación;
- c.-** Si es en carrera será sancionado con 3 lugares de retraso; Esto incluye el ajuste de los puntos correspondientes en cada caso.

Ningún piloto podrá ingresar a la pista sin estar inscrito; El hacerlo será motivo de descalificación, cero puntos en la fecha, y no se podrá desechar ese resultado para el resultado final del Campeonato en que participe. Si un piloto no inscrito ingresara a pista en un kart inscrito, ambos pilotos (el no inscrito en el kart, y el del kart inscrito) serán descalificados, teniendo cero puntos en la fecha, y no se podrá desechar para el resultado final del Campeonato.

Si algún piloto sin autorización del Director de Carrera entra a la pista en un kart o con un motor diferente a aquel con el cual calificó, será descalificado de la sesión en la que ocurra la falta y obtendrá cero puntos.

Las juntas de pilotos durante los eventos son de carácter obligatorio y únicamente podrá asistir el piloto, (en caso de que el piloto participe en las categorías Baby y Micro exclusivamente, podrá ser acompañado por un representante o tutor mayor de edad). Se tomará lista de asistencia y la NO asistencia o entrada de personas ajenas a la junta será sancionada agregando 3 segundos a su tiempo de calificación y sus puntos correspondientes. Las juntas de pilotos podrán celebrarse, en caso de necesidad, por medios remotos. Será obligación del piloto el ponerse al corriente de los asuntos tratados en la misma

El hecho de transitar en sentido contrario en pista o en los pits, en cualquier momento del evento, se sancionará con 10 segundos adicionales en su tiempo de calificación; en carrera será sancionado con 10 lugares de retraso; si esto se hubiese dado en un entrenamiento, el infractor no podrá salir a la siguiente sesión. En caso de que la falta se presente en la última práctica, será sancionado en la calificación adicionando 10 segundos a su tiempo. Esto incluye el ajuste de los puntos correspondientes en cada caso. Reincidir en la falta es descalificación inmediata del evento.

17.12. En las áreas de pre-parrilla riel o en el pit lane solamente podrán permanecer las personas autorizadas para ello y acreditadas debidamente.

El piloto que rebase durante la presentación de una bandera amarilla en calificación se sancionará con 5 segundos adicionales en su tiempo de calificación; en carrera será sancionado con 2 lugares de retraso; si esto se hubiese dado en un entrenamiento, el infractor no podrá salir a la siguiente sesión.



En caso de que la falta se presente en la última práctica, será sancionado en la calificación con la sanción correspondiente a ésta. Esto incluye el ajuste de los puntos correspondientes en cada caso. Se indicará señalándole con bandera negra con blanco y su número en el pizarrón en el puesto 1. Lo expresado, a no ser que el rebase sea momentáneo, y regrese la o las posiciones aventajadas, inmediatamente.

En cualquier caso donde exista una agresión verbal de parte de un piloto o miembro directo de su equipo (mecánico, familiar, acompañante o invitado), será sancionado con la descalificación del evento, teniendo cero puntos, y esa fecha no se podrá desechar para el resultado final del Serial en el que participe. En el caso donde exista agresión física, además de la descalificación, será sancionado con la expulsión inmediata y suspensión hasta por dos años.

La pérdida de la cuellera (en categorías cuyo uso sea obligatorio), la pérdida de la defensa trasera o delantera ya sea total, parcial, o que cualquiera de ellas se encuentre fuera de la posición normal, o la existencia de cualquier parte del kart que pudiera generar un riesgo, a juicio del Director de Carrera, será motivo de ordenar el abandono de la sesión, de la calificación o de la carrera, según sea el caso, por lo que el piloto deberá ingresar a pits inmediatamente. Lo anterior le será indicado mediante bandera negra con círculo naranja. El así sancionado no podrá reingresar a la sesión; en caso de ser en calificación o carrera, le corresponderán los puntos del último lugar. En caso de no acatar la indicación del oficial en una práctica pese a habersele puesto la bandera negra con círculo naranja en dos ocasiones, el piloto perderá el derecho a la práctica siguiente; en caso de ser en calificación o carrera pre final o final, será descalificado, con cero puntos en la sesión y no descartable.



El no portar los logotipos que obliga el serial, y/o el portar logotipos contrarios a los patrocinadores oficiales, sin las autorizaciones correspondientes, será causa de negativa del ingreso a pista, o será motivo de sanción para el infractor, pudiéndose aplicar la descalificación y hasta expulsión.

En las prácticas, calificación o carrera, el no contar con los lastres pintados de color blanco con doble tuerca, (como lo señala el punto 7 de Revisiones de Seguridad y Técnica en el apartado 7.1.13), o el no contar con el Transponder que corresponda a la categoría en la que está participando, **NO PODRÁ INGRESAR A LA PISTA.**

Una vez concluida la calificación, no se podrá cambiar de motor ni romper el sello de este. En el caso de que el piloto decidiera cambiar de motor o romper el sello de este, éste se hará acreedor a la siguiente sanción:

A) Si el piloto no terminara la calificación o cualquier carrera por causas de daño de motor, y decidiera cambiar el motor o romper el sello de este, será sancionado arrancando al final de la carrera inmediata siguiente, manteniendo los puntos del lugar terminado.

B) Si el piloto si termina (no se retira) la calificación o cualquier carrera por causas de daño de motor, y decidiera cambiar el motor o romper el sello de este, será acreedor a la sanción de arrancar al final de la parrilla en las 2 carreras siguientes, obteniendo los puntos del lugar terminado en cada una de las carreras correspondientes.

En el caso de cambio de chasis, éste tendrá que ser autorizado por el Director de Carrera, y solo se autorizará si el que está en uso **NO** estuviera en condiciones de poderse utilizar (inservible). En este caso será sujeto a sanción arrancando en el último lugar de la próxima sesión. En el caso de cambio de chasis sin autorización del Director Carrera, será descalificado de la sesión obteniendo cero puntos y teniendo que arrancar al final de la parrilla para la siguiente carrera.

El no presentarse al pódium de ganadores con el Nomex puesto correctamente, será motivo de sanción con 3 lugares del obtenido y ajustando los puntos correspondientes, salvo que ello sea por causas de fuerza mayor, y siempre y cuando el infractor haya avisado el motivo con anticipación al Director de Carrera o Comité Organizador del Serial donde participe.



ENTRENAMIENTOS Y CALIFICACIÓN

Durante los entrenamientos y calificación, los karts tomarán su tiempo de acuerdo con el programa, obligándose a respetar su límite de tiempo señalado por la bandera de cuadros. El no respetar dicha bandera, es motivo de sanción adicionando 5 segundos a su tiempo obtenido en la calificación y ajustando los puntos correspondientes al lugar en el que quede.

SE RECUERDA QUE NO HAY PIT CALIENTE. Si un piloto saliera a pista en un entrenamiento que no le correspondiere, será sancionado con la pérdida del siguiente entrenamiento. Si este evento se hubiese dado en el último entrenamiento, será sancionado adicionando 5 segundos a su tiempo obtenido en la calificación y ajustándole los puntos correspondientes al nuevo lugar que ocupe.

En caso de que un piloto salga a calificar en un tiempo que no le corresponda, éste será sancionado con la pérdida del lugar obtenido en dicha calificación, obteniendo los puntos del último lugar.

Una vez terminada la calificación, no se podrá cambiar de chasis, motor o abrir el motor sin autorización. El cambio o la falta del respectivo sello oficial del campeonato donde participe en esa fecha, en el motor o chasis, implica la descalificación y cero puntos en esa sesión.

Una vez terminada la calificación, si el piloto y kart no se presentaran a escrutinio y pesaje inmediatamente al salir de la pista, o al presentarse y revisarlo no estuviera dentro del peso o ancho de vía, o no cumpliera con algún punto de los lineamientos técnicos establecidos, será motivo de pérdida del lugar obtenido, arrancando en el último lugar del orden de arranque, obteniendo los puntos del último lugar de arranque.



CARRERAS

Una vez que los karts han entrado a la pista para la formación de la parrilla de arranque, queda prohibido el ingreso de cualquier persona a ella, salvo por indicaciones del Director de Carrera, o de un oficial. El desacato a esta disposición será motivo de descalificación de la sesión. Al formarse en la parrilla de arranque, el piloto deberá acomodar su kart perfectamente en el lugar que le corresponda, (la posición correcta deberá ser posicionando el pontón delantero del kart inmediatamente detrás la línea delantera del cajón, en línea paralela a la pista, manteniendo todas las llantas dentro del cajón; el adelantarlo, atrasarlo o no colocarlo en línea paralela a la pista, se considerará como posición incorrecta). Para arrancadas de tipo parado, (Gran Premio), si un piloto se forma en la posición de arranque equivocada (cajón de arrancada), para arrancar cualquier carrera, se abortará el arranque y el piloto mal formado será sancionado relegándolo al último lugar de la parrilla de arranque, quedando su cajón vacío; se dará una vuelta más, en formación, para que dicho piloto se forme al final de la parrilla, contando esa vuelta como vuelta de carrera. En caso de que un piloto si se acomodara en el cajón correcto de arrancada, pero este colocara su kart incorrectamente en dicho cajón, se le sancionará con 3 lugares de retraso y ajustándole los puntos correspondientes al nuevo lugar que ocupe, respecto del obtenido en la carrera donde ocurrió la falta. Para arrancadas de tipo lanzadas, si un piloto se forma en la posición de arranque equivocada para cualquier carrera, se tomará como robo de arranque, y será sancionado relegándolo 5 posiciones en su resultado final de la carrera donde haya incurrido la falta.

Las vueltas de calentamiento previas a una carrera se harán en una sola línea y guardando el orden de salida, queda prohibido hacer alto y/o rebasar durante las mismas, salvo que se indique que existe una zona de práctica de arranque y exclusivamente con señalamiento de los oficiales. La violación a esta disposición se penalizará con 3 lugares de retraso y puntos correspondientes de su posición final obtenida de la carrera donde ocurrió la falta, a menos que sea necesario el rebase por causas de retraso de un piloto.

En arrancadas se prohíbe el robo de arranque:

A.- En arrancadas lanzadas, en caso de falta al procedimiento de arranque establecida en el punto 14.4, el infractor será sancionado con la pérdida de su lugar de partida y deberá formarse en el último lugar de la parrilla de salida. Dicho piloto será notificado por un oficial de pista, señalándole con el número de kart en un pizarrón, debiendo éste arrancar al final de la parrilla. En caso de que un piloto en lugares posteriores al primero o segundo lugar de partida hiciera cualquier maniobra (frenar bruscamente, detener a los demás competidores, etc.) para obtener una ventaja en la arrancada, éste será sancionado con la pérdida de 2 lugares de retraso del lugar que haya terminado en la carrera donde ocurrió la falta, y ajustándole los puntos correspondientes al nuevo lugar que ocupe; lo anterior deberá ser señalado con la bandera negra y blanca y el respectivo número del kart infractor, en un pizarrón.

B.- En el caso de arrancada parada (tipo Gran Premio), si un piloto se anticipa o roba el arranque, la carrera podrá no ser suspendida a juicio del Director de Carrera, pero el infractor será sancionado con la pérdida de 5 lugares del lugar en que haya terminado en la carrera en que incurrió la falta y ajustándole los puntos correspondientes, lo cual podrá o no ser avisado señalándole con la bandera negra y blanca y el número del kart respectivo, en el pizarrón.



(Se considerará como arrancada anticipada o robo de arrancada, el que cualquier llanta del kart se mueva antes de: a) darse la bandera verde, o: b) en caso de haber semáforo, una vez prendido el semáforo, pero antes de la señal de partida). En caso de tener que reiniciar la carrera, se dará una vuelta más para que el piloto que se adelantó se forme y deberá formarse al final de la parrilla dejando vacío su espacio, y la vuelta contará como vuelta de carrera. Los únicos que pueden hacer señalamiento de arranque anticipado o robo, es el Director de Carrera y su decisión será inapelable.

Los oficiales de los puestos en todo momento deberán comunicar al Director de Carrera cualquier indisciplina o manejo antideportivo, para la amonestación o sanción correspondiente, la que se hará saber al sancionado mostrándole la bandera negra con blanco en diagonal y el número del kart en un pizarrón, en el puesto uno, a menos que por el estado de la sesión o carrera no sea posible hacerlo, caso en el cual la aplicación de la sanción será directa, sin aviso previo alguno. Si esto se hubiese dado en un entrenamiento, el infractor no podrá salir a la siguiente sesión; en caso de que la falta se presente en la última práctica o en calificación, será sancionado en la calificación agregándole 3, 5 o 10 segundos a su tiempo de calificación; en carrera será sancionado con 3, 5 o 10 lugares de retraso respecto a la posición final ocupada en la carrera donde se dio la falta. Esto incluye el ajuste de los puntos correspondientes en cada caso.

La sanción se aplicará de acuerdo a la falta cometida Si el piloto reincide en la falta, o cuando se den faltas graves o peligrosas a consideración del Director de Carrera, se aplicará la sanción de descalificación de la sesión o del evento, pudiendo avisarse de ello mostrándole bandera negra y su número, en el pizarrón en el puesto uno, indicándole que está siendo sancionado, a menos que por el estado de la sesión o carrera no sea posible hacerlo, caso en el cual la aplicación de la sanción será directa, sin aviso previo alguno.

Las curvas, así como el área de llegada y salida de ellas, pueden ser negociadas por los pilotos de la manera deportiva que quieran, dentro de los límites de la pista, de acuerdo con las posibilidades del momento. Para efectos, se considera que la pista la conforma el espacio pavimentado comprendido entre las líneas paralelas de color blanco, pintadas en la orilla o límite de la pista, a lo largo de todo el trazado de ella. Los lavaderos se consideran parte de la pista. Se considerará que se encuentra dentro de los límites de la pista si cuando menos dos llantas del mismo lado se encuentran dentro de las líneas paralelas de color blanco pintadas en todo el trazado de ella. Durante la carrera, si un kart se encuentra solo en la pista, puede usar el ancho total de la misma; sin embargo, **TAN PRONTO COMO SEA ALCANZADO POR OTRO KART QUE TEMPORAL O CONSTANTEMENTE SEA MÁS RÁPIDO, LOGRANDO UBICAR SU EJE DELANTERO A LA PAR DEL EJE DELANTERO DEL KART ALCANZADO, E L Q U E A L C A N Z A OBTENDRÁ AUTOMÁTICAMENTE EL DERECHO DE PASO POR LA TRAYECTORIA QUE VA TRAZANDO, NO PUDIENDO EL AUTO ALCANZADO CERRAR O CAMBIAR SU TRAYECTORIA PARA INTERPONERSE, O NO DEJAR LUGAR AL QUE LO INTENTA REBASAR.** El no acatar esta disposición, será motivo de amonestación y a la reincidencia será sancionado.

Si un piloto rebasa a otro piloto, esto tendrá que ser dentro de los límites de la pista, si el rebase fuera hecho con más de dos llantas fuera de los límites de ella, será motivo de sanción con 3 segundos en calificación, o con pérdida de 3 lugares y ajuste de los puntos correspondientes en carrera, además de los obtenidos en dicho rebase, salvo que le sea devuelto el lugar al piloto o pilotos rebasados.



Maniobras con tendencia a afectar a otros pilotos como son los CAMBIOS DE DIRECCIÓN PREMATUROS E INTENCIONALES, EL ORILLAR DELIBERADAMENTE HACIA EL INTERIOR O EXTERIOR DE LA PISTA A OTROS KARTS, QUITÁNDOLES EL ESPACIO NECESARIO PARA CIRCULAR DENTRO DE ELLA, ASÍ COMO LOS CAMBIOS ANORMALES DE TRAYECTORIA, ESTÁN ESTRICTAMENTE PROHIBIDOS y serán penalizados.

SOLO SE PERMITE UN CAMBIO DE TRAYECTORIA entre la trayectoria ideal de salida de una curva y la entrada de la siguiente, o aún en curvas cuya amplitud y radio lo permita.

Al despistarse un kart (salirse de la pista) éste deberá reingresar a la pista lo más cerca de donde ocurrió el despiste. En caso de que no fuese posible reiniciar en el punto de despiste y se obtuviera una ventaja, deberá incorporarse a la brevedad en el lugar y distancia que llevaba con los demás competidores antes del despiste; de no hacerlo será acreedor a la bandera negra y deberá retirarse de la carrera. Al despistarse un kart, si el motor se apaga, es OBLIGACIÓN del piloto poner su kart fuera de trayectoria o arrancarlo siempre y cuando esté en un lugar seguro para ello. En caso de que no pueda arrancarlo, el Oficial podrá AYUDAR al piloto a mover el kart a un lugar seguro, pero la responsabilidad de quitarlo es del piloto, a menos que se encuentre físicamente impedido a hacerlo; en caso de que, sin haber impedimento físico, el piloto no lo haga, será sancionado:

Si esto se hubiese dado en un entrenamiento, el infractor no podrá salir a la siguiente sesión;

En el último entrenamiento o calificación, se sancionará adicionando 3 segundos a su tiempo de calificación; en carrera será sancionado perdiendo 3 lugares; Esto siempre será con el ajuste de los puntos correspondientes en cada caso. El Oficial de Pista determinará si es piloto pueda re arrancar su kart y reintegrarse a la sesión.

La bandera de cuadros finaliza la sesión de entrenamiento, calificación o carrera; el desacato a esta indicación se sancionará con 5 segundos adicionales en su tiempo de calificación; en carrera será sancionado con 5 lugares de retraso; si esto se hubiese dado en un entrenamiento, el infractor no podrá salir a la siguiente sesión. En caso de que la falta se presente en la última práctica, será sancionado en la calificación adicionando 5 segundos a su tiempo. Esto incluye el ajuste de los puntos correspondientes en cada caso. La bandera roja significa alto total al entrenamiento, calificación o carrera, por algún percance que requiera de inmediata intervención. Cuando sea mostrada, el piloto de inmediato reducirá a mínima velocidad, levantará la mano y se preparará para hacer alto total antes de la línea de meta. El desacato a esta indicación se sancionará con 10 segundos adicionales en su tiempo de calificación; en carrera será sancionado con 10 lugares de retraso; si esto se hubiese dado en un entrenamiento, el infractor no podrá salir a la siguiente sesión. En caso de que la falta se presente en la última práctica, será sancionado en la calificación agregando 10 segundos a su tiempo. Esto incluye el ajuste de los puntos correspondientes en cada caso.

Si el piloto y su kart, al término de la carrera, se presenta en el área de pesaje y revisión técnica y no cumpliera con el peso mínimo establecido para dicha categoría o no cumpliera con cualquier lineamiento técnico estipulado en el reglamento técnico de la categoría correspondiente, dicho piloto será sancionado con la pérdida del lugar obtenido, marginándolo al último lugar de esa carrera y obteniendo los puntos del último lugar de la carrera en donde haya ocurrido dicha irregularidad. En caso de que dicha irregularidad se presentara después de la calificación, será sancionado con la pérdida de su lugar de arranque y tendrá que formarse en el último lugar de la parrilla de salida de la carrera inmediata siguiente, ajustándose los puntos correspondientes.



En caso de que un piloto no cumpliera con la revisión técnica mediante una falta grave (con premeditación, alevosía y ventaja), la cual se determine que fue hecha para tener una ventaja sobre el resto de los competidores de su categoría, dicho piloto será sancionado con la descalificación y eliminación de todos los puntos obtenidos en la calificación o en la carrera, así como los anteriores a dicha infracción llevadas a cabo en ese mismo evento. En caso de reincidencia en el año campeonato, será suspendido y no se le permitirá participar el resto del año en el Campeonato en el que participe. Así mismo, el responsable técnico del kart infractor será suspendido del evento, y deberá retirarse de las instalaciones de inmediato. En caso de reincidencia, el responsable técnico será suspendido del Campeonato en el que participa, y de los eventos organizados por los Promotores y Organizadores de los campeonatos nacionales, por un año, y será boletinado por estar sancionado, dándose aviso a los demás campeonatos de que no deberá permitirse su participación en ningún campeonato nacional o especialidad, no pudiendo presentarse en ningún momento en las instalaciones donde se esté llevando a cabo alguna fecha de los Campeonatos o eventos organizados por los Promotores y Organizadores.

Una vez terminada a cualquiera de las carreras, si el piloto y kart no se presentaran a escrutinio y pesaje inmediatamente al salir de la pista, o al presentarse y revisarlo no estuviera dentro del peso o ancho de vía, o no cumpliera con algún punto de los lineamientos técnicos establecidos, será motivo de pérdida del lugar obtenido.

Cualquier inconformidad o protesta a cualquier decisión tomada por el Director de Carrera o los Comisión de Honor, Seguridad y Justicia, deberá ser presentada ÚNICAMENTE por escrito en el formato expreso para ello.

El director de carrera se reserva el derecho de sancionar cualquier falta no prevista por el presente reglamento.

18. DESCALIFICACIONES La descalificación causa automáticamente la pérdida de premios, trofeos y puntos (cero puntos) de la carrera, según sea el caso (ya sea para calificación o carreras del evento), sin importar la fecha en que se confirme la descalificación, perdiéndose también el derecho a reembolso de su inscripción. Será motivo de descalificación cualquiera de los siguientes puntos:

Falsar datos en inscripciones, en el llenado de formatos, solicitud de licencia, y demás documentos oficiales y/o convenios de contingencias, será motivo de descalificación del evento. Esta fecha no se podrá desechar para el resultado final del Campeonato donde participe

El negarse a pasar examen médico, cuando se le solicite, será motivo de descalificación del evento. Esta fecha no se podrá desechar para el resultado final del Campeonato donde participe

18.3. Está prohibido ingerir bebidas alcohólicas, usar barbitúricos, narcóticos o cualquier tipo de estimulantes. El uso de cualquier fármaco deberá ser autorizado por el Médico tratante del piloto. Esta disposición es válida para el piloto y cualquier miembro de su equipo. La violación a la misma se sanciona con la descalificación, expulsión inmediata y suspensión hasta por dos años. Esta fecha no se podrá desechar para el resultado final del Campeonato donde participe.

En cualquier caso donde exista una agresión verbal de parte de un piloto o miembro de su equipo (mecánico, invitado, patrocinador, jefe de prensa y relaciones públicas o familiar directo), a cualquier otro piloto, integrante de otro equipo, de la organización, oficiales, directores de carrera y evento, o autoridades deportivas, será sancionado con la descalificación de la carrera, teniendo cero puntos y esta fecha no se podrá desechar para el resultado final del Campeonato Nacional donde participe. En caso de que se den amenazas, conato de agresión física, o agresión física de un piloto, integrante de equipo, invitado, acompañante o patrocinador de un equipo, contra otro piloto, integrante de equipo, invitado, acompañante, patrocinador, personal de la organización promotora, oficiales o autoridades deportivas, el infractor (o el piloto del equipo



infractor) será acreedor a la descalificación del evento obteniendo cero puntos y no pudiendo ser descartada dicha fecha para efecto del resultado del campeonato, y además de la descalificación, el infractor podrá ser sancionado con la expulsión inmediata, retiro inmediato de las instalaciones, y suspensión hasta por dos años de toda actividad en el kartismo, así como en otras modalidades del automovilismo deportivo nacional, además de que serán inmediatamente retirada de las instalaciones deportivas, las personas involucradas. Está prohibido el acceso de escoltas, armados o no.

El que cualquier piloto o equipo permita que un kart sea manejado en las prácticas, calificación o carrera, por otra persona distinta a la inscrita para dicho kart, salvo con la autorización del Director de Carrera. El piloto que haya prestado el kart inscrito será descalificado, así como el piloto que se haya subido al kart.

El caso de que un kart sea protestado y el piloto o el responsable técnico no lo presente en parque cerrado ante el Director Técnico inmediatamente después de ser notificado de que debe hacerlo, implicará la descalificación inmediata del piloto, con el ajuste de puntos correspondiente. No descartable. En iguales condiciones, el que el piloto sea llamado por el Director de Carrera para que acuda a su presencia y no acuda inmediatamente después de ser notificado de ello, será motivo de sanción. Si esto se hubiese dado en un entrenamiento, el infractor no podrá salir a la siguiente sesión. En caso de que la falta se presente en la última práctica, será sancionado en la calificación con 3 segundos adicionales a su tiempo; en carrera será sancionado con 3 lugares de retraso; Esto incluye el ajuste de los puntos correspondientes en cada caso.

Cualquier piloto, kart o equipo que no use los productos oficiales del evento, cuando sea obligatorio usarlos, será descalificado. Cero puntos. No descartable.

19. PROTESTA

Puede haber dos tipos de protestas; las relacionadas con el Reglamento General, y las del Reglamento Técnico. Las protestas al Reglamento General o a cualquier Reglamento Técnico, de cualquier categoría, podrá ser entregada por escrito a la Comisión de Honor, Seguridad y Justicia y Director de Carrera o Comité Organizador, siempre dentro del término permitido para ello, (según corresponda), conteniendo la información completa (Nombre del serial, lugar, fecha del evento, nombre del piloto protestante, número de kart del protestante, número de licencia deportiva del protestante, nombre del piloto protestado, número de kart del protestado, detalle de la protesta y firma del piloto protestante; en caso de ser menor de edad se podrá firmar por su representante) y pagando la caución correspondiente. La protesta no podrá ser modificada ni adicionada una vez presentada.

El tiempo límite para la presentación de una protesta es dentro de los 30 (TREINTA) minutos siguientes de finalizada la competencia de la categoría en cuestión. Se entenderá que la competencia finaliza en el momento en que se da la bandera de cuadros al primer lugar en el puesto de meta. El Director de Carrera, o Comisión de Honor, Seguridad y Justicia deberán anotar la hora de la recepción y darle el seguimiento correspondiente. La hora de recepción se determina con la hora del pago de la protesta correspondiente, y las protestas solo podrán ser pagadas en efectivo o por medio electrónico idóneo, siempre que en el mismo momento pueda verificarse que el pago se efectuó de forma exitosa.

El piloto o jefe de equipo debidamente acreditado podrán presentar la protesta al Reglamento Deportivo



General, (en caso de ser menor de edad el piloto, deberá ser asistido por un representante mayor de edad), y deberá ser acompañada dicha protesta con la cantidad en efectivo de \$1,000.00 (UN MIL PESOS 00/100 M.N.). En caso de que dicha protesta NO proceda, la cantidad en efectivo NO será devuelta. En caso de que proceda la protesta, la cantidad será devuelta al protestante y se sancionará al protestado conforme al presente reglamento. Las protestas que sean presentadas extemporáneamente serán declaradas como extemporáneas y se devolverá al protestante el importe de la protesta.

El piloto o jefe de equipo debidamente acreditado podrán presentar la protesta técnica (en caso de que el piloto sea menor de edad deberá ser asistido por un representante mayor de edad), y se deberá acompañar dicha protesta con la cantidad en efectivo de \$2,000.00 (DOS MIL PESOS 00/100 M.N. Esta cantidad deberá ser entregada a la organización del serial.

Las protestas relacionadas con el Reglamento General basadas en faltas durante los entrenamientos, calificaciones o carreras, serán resueltas únicamente con el apoyo de reportes de los oficiales y observadores de pista. Las fotografías o grabaciones de video podrán ser utilizadas o no, para facilitar la toma de decisiones sobre una controversia o protesta, a criterio de los Comisión de Honor, Seguridad y Justicia o Director de Carrera.

Las protestas relacionadas con los resultados extraoficiales de cronometraje también deberán de presentarse a través de los métodos establecidos por el Serial en que participe el protestante, en su apartado de protestas, a más tardar 30 minutos después de haber terminado la prueba en cuestión.

Las faltas visibles al Reglamento Técnico deberán ser presentadas al Director de Carrera o la Comisión de Honor, Seguridad y Justicia cuando menos con una anticipación de 30 minutos previos a la calificación o carrera, a fin de que éstas sean corregidas por el protestado y aprobadas por el Director de Carrera.

Este tipo de protestas es libre de costo y no exige al protestado de una nueva revisión al final de la calificación o carrera.

Las protestas de carácter técnico se darán a conocer a través de pizarrón o método establecido por el serial en el que participe, en su apartado de protestas por el piloto. En caso de que el piloto sea menor de edad deberá ser asistido por un representante mayor de edad. Procederá su desahogó, siempre y cuando, pertenezcan a la misma categoría del protestado y sean ser acompañadas por la cantidad en efectivo de \$2,000.00 (Dos Mil Pesos 00/100 M.N.). En el caso que la protesta involucre la transmisión o parte de abajo del motor (bottom end), deberá depositar \$3,000.00 (Tres Mil Pesos 00/100 M.N.), adicionales a los \$2,000.00 (Dos Mil Pesos 00/100 M.N.), dando un total de \$ 5,000.00 (Cinco Mil Pesos 00/100 M.N.). Durante la Revisión Técnica de la protesta deberán estar presentes únicamente el Director de Carrera del serial, la Comisión de Honor, Seguridad y Justicia del serial, y el Director del Equipo o Responsable Técnico del kart de los pilotos protestante y protestado. El costo de la protesta deberá ser entregado en efectivo al momento de presentar la protesta, al Director de Carrera del serial, o a la persona para ello designada.

Si la protesta no procede, se entregará al protestado el 100% del valor del depósito. Si la protesta procede se le devolverá el 100% (cien por ciento) del depósito al piloto que protestó, y será sancionado el protestado conforme al reglamento.

En caso de que el motor protestado no pase la revisión, será descalificado el kart que lo haya utilizado, y las piezas que se encuentren fuera de reglamento serán incautadas por el campeonato para ser destruidas en ese mismo momento y en presencia de protestante y protestado.

Cuando se reclame un motor utilizado durante la calificación o carrera, el procedimiento será de la siguiente manera: El motor se sellará por el Director de Carrera, y una vez terminado el evento se procederá a su revisión. Este reclamo se realizará por escrito al Director de Carrera siguiendo el procedimiento y junto con el costo en efectivo que se estipula como valor de reclamo en el Reglamento Técnico de cada categoría. En caso



de que el motor reclamado no pase la revisión, será descalificado el kart que lo haya utilizado, y las piezas que se encuentren fuera de reglamento serán incautadas por el campeonato para ser destruidas en ese mismo momento y en presencia de protestante y protestado.

20.- PUNTUACIÓN

Para efectos del estado de Campeonato en que participe, se tomará en cuenta el sistema de puntuación que se describe en el punto 20.6, que se aplicará para todas las categorías de este.

Para efectos de determinar el campeón de cada categoría en el serial donde participe, se tomará en cuenta la suma de los puntos de cada piloto en cada categoría, siendo el campeón de la categoría el piloto que sume el mayor número de puntos. No será descartable ninguna fecha en la que el competidor haya sido descalificado. Para efectos de premiación, se entregará trofeo a los 3 primeros lugares de cada categoría de la carrera final. Los resultados serán extraoficiales, mientras no se señale en forma expresa que son oficiales; podrá premiarse con resultados extraoficiales cuando así se requiera y lo determine el Director de Carrera con la Comisión, sujetando el resultado final a las modificaciones que resulten.

20.4 Para efectos del estado del campeonato, si algún piloto directamente o por causa de su equipo, invitados, patrocinadores, acompañantes o familiares, es SANCIONADO POR CONDUCTAS ANTIDEPORATIVAS GRAVES, INSULTOS GRAVES, CONATOS DE PLEITOS O PLEITOS, AGRESIONES FÍSICAS, los puntos totales obtenidos en el evento (fecha) donde ocurrió la falta y serán anulados. NO PODRA DESCARTAR LA FECHA EN QUE FUE ASÍ SANCIONADO, para efectos del Campeonato Nacional donde participe.



20.6 SISTEMA DE PUNTUACIÓN DEL SERIAL 2026

CALIFICACION		CARRERAS	
Lugar	puntos	Lugar	Puntos
1	10	1	25
2	9	2	18
3	8	3	15
4	7	4	12
5	6	5	10
6	5	6	8
7	4	7	6
8	3	8	4
9	2	9	2
10	1	10	1

21.- TÍTULOS Y PREMIOS

El título de “Piloto Campeón”, se otorgará al piloto que haya obtenido mayor número de puntos en su categoría, después de haber desechado una fecha.

A. Se tomará en cuenta el piloto que logró mejores posiciones de carreras finales (denominada también carrera 2) que se estén sumando para efecto del serial en el campeonato, sobre el otro piloto.

B. En caso de continuar el empate, se tomará en cuenta el piloto que haya obtenido mejores lugares en las carreras previas (denominada también carrera 1) que se estén sumando para efecto del campeonato sobre el otro piloto.

C. En caso de continuar el empate se tomará la calificación con el mismo criterio antes mencionado.

No se tomará en cuenta ningún resultado de una fecha no puntuable.

Todo piloto para que tenga derecho a premios, deberá haber recorrido al menos del 50% de las vueltas de carrera.

El serial donde participe un piloto, podrá ofrecer a los pilotos la bolsa de premios que considere adecuada a sus planes que será señalada en las convocatorias (si la hubiera).



22.- CASOS NO PREVISTOS

Todo lo que no está permitido en el presente reglamento está prohibido.

Las decisiones en pista son de carácter irrevocable.

Lo no previsto en el presente procedimiento será resuelto entre el Director de Carrera, la Comisión de Honor, Seguridad y Justicia, en conjunto y el Comité Organizador.

La reincidencia provocará que las sanciones se incrementen, pudiendo incluso duplicarse y llegar a la suspensión hasta por dos años, o la negativa de inscripción a los eventos.

23. INGRESO A PISTA POR PERSONAS AJENAS

En ningún momento, ni en caso de accidente de cualquier tipo, podrá ingresar a pista cualquier persona, excepto los oficiales y autoridades del evento, por lo que ningún piloto, integrante de equipo, familiar, invitado, patrocinador o parte del público, podrá ingresar a ésta mientras no se le dé una autorización expresa. El ingresar a pista sin autorización implicará la descalificación de la sesión para el piloto que así lo haga. En caso de que el ingreso lo realice un integrante de equipo, familiar, invitado o patrocinador, la sanción de descalificación será para el piloto con el que asisten al evento. Si el hecho se da en prácticas o calificación, la sanción será la pérdida del lugar de calificación, arrancando en último lugar. En todo caso implicará el ajuste de puntos correspondiente. No será descartable.

24. SEGURIDAD, COMISIÓN DE SEGURIDAD, HONOR Y JUSTICIA

Formato de Responsiva

Pilotos, equipo del piloto, llámese mecánicos y ayudantes, así como cualquier persona que ingrese en el Pit o área designada para tal efecto, antes y durante el entrenamiento, warm up, calificación y carrera y final de la misma, deberán firmar el “Acuerdo de liberación y exención de responsabilidad, liberación de riesgos e indemnización”. De ser el caso e incumpla, cualquiera de los antes mencionados, podría tener como resultado, la descalificación y/o suspensión y/o u otra acción que el Director de Carrera y Comité Organizador determinen para el piloto y todo los antes citados.

24.3.- Conducta de los Pilotos y equipo.

El piloto que participa en la carrera, tendrá un comportamiento como los más valiosos modelos de conducta y deportividad. Los actos de los pilotos, de ninguna manera afectaran la notoriedad, El **VRT** en cualquier instante, podrá desautorizar el permiso otorgado a cualquier persona referida en el punto anterior, por mal comportamiento, incumplimiento al presente reglamento, desobediencia de las ordenes del Juez de Principal o Director de Carrera.

De lo anterior, se podrá concluir en la expulsión de la carrera, del área de pits, incluso, del Kartodromo Veracruz. Aclarando que el piloto, será el responsable de las acciones de su equipo o escudería.

Las medidas disciplinarias tomadas contra el equipo podrán sumarse al piloto, equipo, participante o visitante, para el día de carrera, incluso, siguientes carreras.

24.3.1.- Ninguna persona, podrá conducir un kart en pista, que no sea el propio conductor registrado para la carrera, de ser detectado, la consecuencia, será valorada por el comité organizador y director de carrera. La sanción será comunicada de inmediato al piloto y equipo.



24.4. Seguridad.

24.4.1.- Propósito: la seguridad es la primordial inquietud de VRT, para todo su calendario de carreras, durante el año 2026

24.4.2.- Justificaciones de responsabilidad: Como es bien sabido, las competencias de karting, poseen peligros inherentes.

Responsabilidad recae en los diversos participantes en los eventos de la siguiente manera:

24.4.2.1.- Responsabilidad del Comité Organizador, encargado del Kartodromo Veracruz y director de carrera, es directa y definitivamente comprometida de sancionar, que las instalaciones de carrera sean apropiadas, adjunto al personal de seguridad y equipo para el evento.

Advertir lesiones, bajo el principio **“todas las incidencias y lesiones consiguen prevenirse”** cuando sea prudentemente posible, como reconocer las lesiones cuando sucedan.

24.4.2.2.- Responsabilidad del Comité Organizador, Encargado del Kartodromo Veracruz y Director de Carrera, empleados y apoyo en general, están obligados a informar de cualquier insuficiencia en el Kartodromo Veracruz, empleados, juez principal y bandereros, carencias en seguridad, condición de la pista, cualquier condición en general, que consideren, afectaría el evento, enfocándose en la seguridad, persona o competidor.

VRT Comité Organizador y Encargado del Kartodromo Veracruz, así como Director de Carrera, pilotos y equipo en general, como únicos y últimos responsables, en todos los eventos.

Se reserva este punto, incluso, para otorgar a los anteriores, con excepción de pilotos y equipo, para cancelar el evento, reprogramarlo, o retrasarlo de ser el caso necesario, al observar un riesgo inminente. Usando la facultad del Comisión de Seguridad, Honor y Justicia.

24.4.2.3.- Responsabilidad de los competidores: Los competidores o pilotos, están todo el tiempo, observando las condiciones de la pista, formato de carrera y jueceo, así como condiciones de seguridad, personal y pilotos, continuamente.

Lo anterior, obliga a los antes mencionados a inspeccionar, observar, en consecuencia, informar, inmediatamente al director de carrera, cualquier insuficiencia en seguridad, instalaciones, personal, equipo u condiciones en el Kartodromo Veracruz, antes y después de carrera. Pudiéndose retirar por motivos que señalen y no se pueden en ese momento corregir, o asegurar las condiciones que indiquen, sin embargo, son únicos y directos responsables, del kart con el que participen en la carrera, y su equipo de protección personal, evitando en todo momento, un riesgo.

24.5. Comisión de Seguridad, Honor y Justicia y sus facultades:

La creación y formación de esta honorable comisión, es con el fin de apoyar e involucrar a personas o familiares que de manera voluntaria quieran y participen activamente, cuando así sean requeridos por el Director de Carrera y/o Comité Organizador.

La opinión o las opiniones que se les soliciten o quieran otorgar a título personal o técnica, serán validas. Durante la carrera o hits de carrera, podrán observar y comunicar de inmediato, si así lo convienen como comisión, para dirimir puntos de formación, arranque, contactos de carrera, actitudes antideportivas, de observancia, en seguridad, y todo lo que coadyuve para llevar un mejor evento o carrera.