



Reglamento Deportivo ROTAX MAX CHALLENGE BUENOS AIRES 2025

1

Art. 1 FISCALIZACIÓN:

La Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino fiscalizará el Campeonato **ROTAX MAX CHALLENGE BUENOS AIRES** con sus clases **ESCUELA ROTAX 160 cc, MICRO MAX, MINI MAX, JUNIOR MAX, SENIOR MAX, SENIOR NACIONAL, MASTER MAX, MASTER NACIONAL, DD2**. Dicho Campeonato comprende las competencias que están incluidas en el correspondiente calendario. Todas las partes involucradas, Organizadores, Concurrentes, Pilotos y Oficiales Deportivos se comprometen a aplicar, respetar y observar el Código Deportivo Internacional (CDI), Reglamento Deportivo (RDA), Reglamento Argentino de Karting (RAK) el Reglamento de Campeonato (RC), el Reglamento Particular de la Prueba (RPP) y toda norma o anexo que se legisle en el futuro.- El presente Reglamento de Campeonato entra en vigencia el 1 de Enero de 2025 y reemplaza a todo otro Reglamento emitido con anterioridad.

Art. 2 REGLAMENTACIONES:

Serán de aplicación todas las reglamentaciones y regulaciones dictadas por **CDA KARTING**, ente fiscalizador (EF), los contenidos en el RAK y RDA, los aquí detallados y los que se legislen en el futuro.

Art. 3 OBLIGACIONES DEL ORGANIZADOR:

El organizador debe cumplimentar los siguientes requisitos mínimos básicos:

Ser un ente afiliado a la CDA

Presentar con una anticipación mínima de veinte (20) días el Reglamento Particular de la Prueba, el organigrama del evento. Deberá remitir póliza y comprobante de pago a la CDA del seguro de responsabilidad civil para espectadores del espectáculo.

Art. 4 AUTORIDADES DEPORTIVAS:

Durante el transcurso del presente Campeonato los oficiales deportivos que actuarán en cada una de las competencias serán:

DESIGNADAS POR EL ORGANIZADOR

- *Director de la prueba*
- *Director de la prueba adjunto*
- *Comisario de Boxes*
- *Comisario de Boxes adjunto*





2

- *Jefe de seguridad*
- *Jefe de Servicio médico*
- *Oficiales Banderilleros*
- *Cronometraje*
- *Asesor deportivo*

DESIGNADOS POR CDA

- *Colegio de comisarios deportivos*
- *Comisarios técnicos*
- *Oficiala administrativo*
- *Jueces de hecho*

Todas las autoridades deportivas actuarán en cumplimiento de los derechos y deberes establecidos en el RAK y RDA y lo determinado en el reglamento de la Copa y el correspondiente RPP.

Art. 5 COBERTURA MÉDICA:

La prestación de la Cobertura Médica obligatoria se cumplimentará de acuerdo a lo establecido por el RDA.

Art. 6 VERIFICACION ADMINISTRATIVA:

La verificación administrativa estará a cargo de la COMISION DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA en el horario previsto en el cronograma adjunto al Reglamento Particular de la prueba debiendo presentarse en la misma Piloto y Concurrente.

Además deberán realizar la misma el Director del equipo y motorista con sus licencias deportivas nacionales actuales.

Las inscripciones se registrarán de la siguiente forma:

Los pilotos y/o concurrente deberán ingresar en el sitio web <https://www.rotaxargentina.com/> y completar el formulario online formalizando la inscripción en forma presencial en la verificación administrativa del evento según lo establecido en el Programa Oficial del evento.





Art. 7 PILOTOS ADMITIDOS:

3

Para tener derecho a recibir el puntaje y participar en un evento por el presente torneo, deberán presentarse Piloto y/o Concorrente con las respectivas licencias deportivas otorgadas por la **COMISIÓN DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA** y la licencia médica nacional (Ver imagen ilustrativa) como así también deberán tramitar una licencia de concorrente, el mismo será el responsable del piloto y el equipo y deberá ser una persona mayor de edad. Asimismo, deberán estar licenciados los directores de equipos y motoristas de todas las categorías

Aquellos pilotos de nacionalidad argentina que cuenten con licencia deportiva Internacional deberán tramitar la licencia nacional para poder participar.

PILOTOS DE NACIONALIDAD EXTRANJERA: El campeonato de ROTAX MAX CHALLENGE BUENOS AIRES es un torneo abierto a pilotos licenciados extranjeros quienes deberán presentarse con la "Carta de autorización" (Art. 2.3.7 del CDI de la FIA) de la federación que emitió su licencia deportiva para poder recibir puntaje por el Campeonato y en los grados reglamentados por la CIK FIA para el 2025 según la edad del piloto (E; F y G).



Art. 8 CONDICIONES PARA SER CAMPEÓN

Será campeón el piloto que reúna la mayor cantidad de puntos al finalizar el torneo habiendo sumado un mínimo de **90 puntos**.

Art. 9 CANTIDAD DE EVENTOS

El presente campeonato incluido en el Calendario Deportivo publicado por la COMISIÓN DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA estará compuesto de acuerdo al siguiente esquema:

Trofeo de Otoño

Constará de 5 eventos con una fecha cada uno de ellos.

Trofeo de Invierno

Constará de 5 eventos con una fecha cada uno de ellos.

Art. 10 LIMITE MAXIMO DE INSCRIPTOS:





CANTIDAD MÍNIMA: Para que cada instancia del evento otorgue puntaje para el Campeonato en todas las clases, deberán estar inscriptos, como mínimo (5) pilotos licenciados debiendo realizar las verificaciones técnicas y administrativas establecidas en el Reglamento Particular de la Prueba.

CANTIDAD MÁXIMA: El número de karts permitidos en el circuito está limitado a:

Entrenamientos, clasificación será de 30 karts (Treinta)

Carreras: 36 (treinta y seis).

Art. 11 EDADES Y REQUERIMIENTOS:

MICRO MAX (2014 - 2018) / 7 – 11 años (**Debe cumplir 7 años y no puede cumplir 12 durante el año**)

MINI MAX (2012 - 2015) / 10 – 13 años (**Debe cumplir 10 años y no puede cumplir 14 durante el año**)

JUNIOR MAX (2011 - 2013) / 12 – 14 años (**Debe cumplir 12 años y no puede cumplir 15 durante el año**)

SENIOR MAX (2011 o menos) / 14 – 99 años (**Debe cumplir 14 durante el año**)

MASTER MAX (2001 o menos) / 24 – 99 años (**Debe cumplir 24 durante el año**).

DD2 (2010 o menos) / 15 – 99 años (**Debe cumplir 15 durante el año**)

SENIOR NACIONAL (2013 o menos) / 13 – 99 años (**Debe cumplir 13 durante el año**)

MASTER NACIONAL (1993 o menos) / 32 – 99 años (**Debe cumplir 32 durante el año**)

Art. 12 ELEMENTOS DE SEGURIDAD:

Los pilotos deberán poseer en todas las competencias de la categoría, tanto en entrenamientos oficiales como en clasificaciones, mangas y finales: Buzo de kart homologado C.I.K. F.I.A., Casco enterizo, Guantes y Botas. Se recomienda el uso de Cuellera y Protector costal.

La trompa plástica del auto y los pontones plásticos son considerados un elemento de seguridad indispensable.

Para salir a pista deberá poseer la pulsera de la AAV, tanto en entrenamientos como en carrera.

El Comisario Técnico informará al Comisario Deportivo si no cree que alguno de los elementos de seguridad del Kart o del Piloto sea apto para la competición.



El Comisario Deportivo tendrá el derecho de excluir y/o indicar su ingreso a boxes para su colocación a quien no cuente con algunos de estos elementos de seguridad o directamente no dejarlo largar la competencia.

Art. 13 KIT DE MONTAJE CARENADO DELANTERO CIK FIA

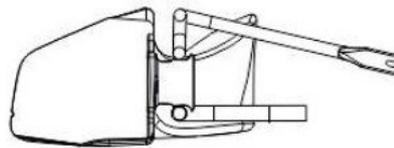
No se podrá ingresar a parque cerrado con el elemento colocado. Cada mecánico lo deberá instalar de manera correcta. No se permite realizarlo en la pre-grilla.

En caso de no cumplirlo no podrá salir a pista.

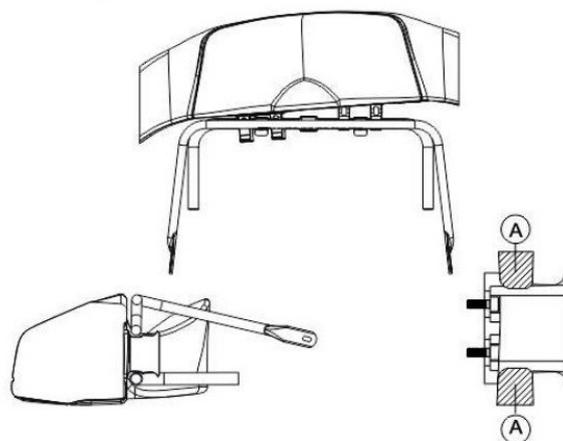
En caso de tener el sistema de soporte CIK FIA descalzado, cuando llega a parque cerrado:

En todas las categorías será obligatorio la utilización del panel frontal tipo , homologado CIK, debiendo ser respetada íntegramente la reglamentación prevista en el artículo 30 de las prescripciones específicas de la CIK, el artículo 2.7.1.5 del Reglamento Técnico General de la CIK FIA y en los términos previstos en el dibujo técnico nº 2d, que se reproduce a continuación:

Posición Aceptable



Posición no Aceptable





6

Panel Frontal: La CDA podrá designar un oficial quien tendrá como función principal, informar a los comisarios deportivos la eventual irregularidad con el posicionamiento del panel frontal cuando el kart ingrese al Parque Cerrado al final de las siguientes instancias (Mangas, Pre finales, y Finales).

El oficial podrá valerse, tanto de sus propias observaciones visuales, como de imágenes de vídeo o de fotografía reconocida por el ente fiscalizador, o de cualquier otro artificio, para emitir su relato a los comisarios deportivos en cuanto a una eventual irregularidad con el posicionamiento del panel frontal.

En el supuesto caso de que la irregularidad sea constatada por un sistema de cámaras, el oficial deportivo enviará el informe a los comisarios deportivos, que podrán aplicar la pena en tiempo, al término de la actividad, independientemente de lo que se compruebe al entrar el kart en el Parque cerrado.

Los pilotos deberán colocar su trompa en el Parque Cerrado o la zona indicada por las autoridades de la prueba.

De acuerdo con lo dispuesto en la reglamentación CIK-FIA la pena en tiempo impuesta por los comisarios deportivos, en razón de irregularidad constatada en el posicionamiento del panel frontal.

Si la verificación establece que el panel frontal no cumple los requisitos los reglamentos, el piloto del kart no tendrá permiso para acceder al área de Pre Grilla y por consiguiente, ya no podrá tomar parte de la Manga, Sprint, pre final o Final, excepto después de haber regularizado el problema constatado, y haber sido debidamente aprobado y autorizado por los comisarios los técnicos.

Procedimientos en relación al Panel Frontal:

Si el Juez de Hecho informa que el panel el frontal del kart esté fuera de la posición correcta, al final de una actividad de pista, los comisarios deportivos aplicaran 5 segundos de penalidad, independientemente el motivo que haya causado el cambio en la posición del panel, sea de índole deportivo o técnico.

Si un piloto o integrante de un equipo intenta volver a colocar dicho elemento a su forma original el piloto será excluido del evento considerándose una conducta anti deportiva.

KIT

No se admiten partes (de los tornillos, por ejemplo) en esta área.

Solo está permitido fijar el carenado delantero en el kart usando el frente





kit de montaje carenado. Ningún otro dispositivo está autorizado. Debe ser posible para el carenado delantero para moverse libremente hacia atrás en la dirección del chasis sin cualquier obstrucción de cualquier parte que pueda restringir el movimiento.

Los paragolpes delanteros (tubo inferior y superior) deben estar conectados rígidamente con

El chasis y debe tener una superficie lisa. Cualquier trabajo mecánico u otra intervención para maximizar la fricción de los parachoques delanteros son estrictamente prohibidos.

Debe haber un espacio libre en todos los puntos entre los parachoques delanteros (abajo y tubo superior) y el carenado delantero de un mínimo de 27 mm en todo momento.

Definición «Kit de montaje de carenado delantero»

1. Kit de soporte de montaje para carenado delantero (2 piezas + 8 tornillos en total).
2. Soporte de parachoques delantero (2 medias carcasas + 2 tornillos en total).
3. Abrazaderas de gancho ajustables (las 2 piezas deben estar hechas de metal).

El logotipo de CIK y el número de homologación deben estar grabados en relieve en cada pieza

1. Kit de soporte de montaje para carenado delantero (las 2 piezas deben estar hechas del plástico).
2. Soporte del paragolpes delantero (las 2 medias carcasas serán de plástico)

El uso del carenado delantero homologado es obligatorio Desde la finalización de las pruebas de clasificación hasta el término de la verificación técnica de la última final del evento.

Art. 14 NUMERACIÓN:

A) Los Kart deberán poseer cuatro números, uno en la “corbata” del mismo, uno en cada pontón y uno trasero. El tamaño deberá ser el pedido en el Reglamento. No se admitirán número “artísticos”.

Si alguno de los karts tiene uno de los cuatro números faltantes, no se hará responsable al cronometraje por errores en las vueltas o en los tiempos de clasificación de ese kart.

COLOR DE LOS NUMEROS Y NUMERACIÓN:





Art. 15 NUMERACION

MICRO MAX: Números negros sobre fondo amarillo Del **302 al 399**

MINI MAX: Números negros sobre fondo amarillo Del **202 al 299**

JUNIOR MAX: Números negros sobre fondo amarillo Del **102 al 199**

SENIOR MAX: Números negros sobre fondo amarillos Del **2 al 99**

SENIOR NACIONAL: Números negros sobre fondo amarillo Del **802 al 899**

DD2: Números negros sobre fondo amarillo DEL **402 al 499**

MASTER MAX: Números negros sobre fondo amarillo Del **602 al 699**

MASTER NACIONAL: Números negros sobre fondo amarillo Del **502 al 599**

*** Se permite el uso de número 1 al Campeón de cada clase.**

* Los mismos tienen que estar en sus laterales, babero y paragolpes traseros.

Ante la falta de alguno de estos números el kart no podrá salir a pista.

Art. 16 PUNTAJE:

Para que la competencia tenga puntaje deberán estar inscriptos 5 pilotos licenciados que hayan realizado la verificación administrativa y haber completado mínimo una vuelta en la actividad oficial. Todo piloto que se encuentre a disposición del largador en la prueba final, tendrá derecho a obtener los puntos de acuerdo a su clasificación, siempre que hayan completado el 75 % de las vueltas cumplidas por el puntero.

Todos los pilotos que cumplan el trámite administrativo y participen de la fecha, recibirán dos puntos por presentismo, hayan completado o no el recorrido mínimo reglamentario y aún en caso de haber sido excluidos en alguna de las pruebas.



En caso que un piloto sea excluido del evento no recibirá ningún punto.

9

PUNTAJE DE TODAS LAS CATEGORIAS:

Se otorgará 5 (cinco) puntos al ganador de las pruebas de clasificación (pole) 3 (tres) al segundo y 1 (uno) al tercero.

El piloto que realice el record de vuelta (Vuelta más rápida) en la carrera final, sumará 1 punto.

Puesto	Puntos Mangas	Puntos Final	Puesto	Puntos Mangas	Puntos Final
1	15	45	19	1	9
2	12	40	20	1	7
3	10	37	21	1	6
4	9	34	22	1	5
5	8	31	23	1	4
6	7	28	24	1	3
7	6	25	25	1	2
8	5	22	26	1	1
9	4	20	27	1	1
10	3	18	28	1	1
11	2	17	29	1	1
12	1	16	30	1	1
13	1	15	31	1	1
14	1	14	32	1	1
15	1	13	33	1	1
16	1	12	34	1	1
17	1	11	35	1	1
18	1	10	36	1	1

Art 13.2: Categorías, Senior Nacional, Master Nacional.





Puesto	Puntos Serie	Puntos Final
1	15	30
2	12	25
3	11	23
4	10	21
5	9	19
6	8	17
7	7	15
8	6	13
9	5	11
10	4	10
11	3	9
12	2	8
13	1	7
14	1	6
15	1	5
16	1	4
17	1	3
18	1	2

Puesto	Puntos Serie	Puntos Final
19	1	1
20	1	1
21	1	1
22	1	1
23	1	1
24	1	1
25	1	1
26	1	1
27	1	1
28	1	1
29	1	1
30	1	1
31	1	1
32	1	1
33	1	1
34	1	1
35	1	1
36	1	1

Senior y Master Nacional:

1 punto al piloto que haga la vuelta más rápida en la Serie.

2 puntos al piloto que haga la vuelta más rápida en la Final.

En caso de empate, en el que hubiera dos o más pilotos con la misma cantidad de puntos, el desempate se hará en favor del que hubiera logrado mayor número de primeros puestos, si aún así no se definieran las posiciones, corresponderá el primer puesto a quien haya obtenido mayor número de segundos puestos, luego de terceros y así sucesivamente. Igual procedimiento se aplicará para establecer el orden de colocación en los puestos subsiguientes. Si mediante la aplicación del procedimiento descrito en el presente artículo no se llegara a producir un resultado, la CDA determinará un ganador según los criterios que considere adecuados.

Art. 17 CONTROL TÉCNICO PREVIO:

El mismo se llevará a cabo en el horario que indique el RPP, se revisará la seguridad del Kart, precintados de chasis, motor etc. Asimismo, se controlará la indumentaria del piloto. Todos estos datos serán volcados en el pasaporte técnico del Kart. La ausencia o verificación tardía serán multadas según el presente R.D.

La falta de sellado o la violación a las marcas de identificación colocadas en el vehículo en la Verificación Previa ocasionará la exclusión del vehículo en los términos del Art. 20 de las Prescripciones para Competencias en Pista del RDA.



Art. 18 ENTRENAMIENTOS Y WARM UP:

11

Según lo establecido en el Reglamento Particular de la prueba del evento.

Art. 19 CLASIFICACION:

a. La clasificación se realizará en tandas de un máximo de 8 minutos cada una, en el orden del campeonato o ranking en caso de la primera fecha.

El tiempo de vuelta no puede ser mayor a cinco segundos de la pole. No podrán tardar más de 3 (Tres) minutos en salir a pista desde la habilitación de la misma. Ningún competidor podrá perjudicar a otro.

b. Una vez asignadas las tandas el piloto deberá salir obligatoriamente en ella, no pudiendo bajo ningún concepto cambiar su tanda asignada. El comisario deportivo puede, previa verificación, reasignarle una tanda a un piloto por rotura de su kart, antes de salir de Boxes.

c. La tanda se habilitará con bandera verde en la salida de Boxes por el auxiliar de pista designado. Los karts se acomodarán según el ranking del Campeonato.

d. La clasificación se realiza a box cerrado. Cuando un kart ingrese a Boxes dará por concluida su clasificación, e ira directamente a presentarse al Comisario Técnico dispuesto en parque cerrado. Finalizada la tanda o cuando un participante quiere detenerse definitivamente, deberá ingresar directamente al Parque Cerrado. Quien así no lo hiciera le será retirado el tiempo obtenido.

e. Si la clasificación es detenida con bandera roja los karts deberán seguir a marcha lenta hasta el lugar de control y ponerse a disposición del Director de la Prueba, siempre por la pista y sin que ningún mecánico o colaborador por ningún motivo toque su kart.

Si la pista se encuentra obstruida totalmente deberán acatar las indicaciones de los oficiales deportivos de donde detener su Kart. No pudiendo ningún colaborador tocar los karts. El director de la prueba indicará a los pilotos los pasos a seguir, debiendo los pilotos detener la marcha de su kart.

Una vez solucionado el inconveniente el director de la prueba le indicará que pueden empezar a moverse.

El tiempo restante de tanda se empezará a tomar una vez que el primer kart vuelva a pasar por el control abriendo una vuelta. Una vez cumplido el 80 % la misma se dará por concluida, el director de la prueba indicará a los pilotos como llevar su kart a la técnica. Ninguno de estos autos volverá clasificar.





f. Si un Kart pierde algún elemento en las pruebas clasificatorias (Trompa, etc.), este kart podrá terminar de tomar parte de la misma, pero no podrá agregar dicho elemento para el pesaje luego de clasificar.

g. El resultado de la clasificación ordenará las tres mangas clasificatorias, excepto en las categorías, Master Nacional y Senior Nacional.

Art. 20 MANGA CLASIFICATORIA

Se aplicará en su totalidad el Art. 17.9 del “Global RMC Sporting Regulation 2025”. En este punto, a modo de resumen, el cuadro con los puntos correspondientes.

- a) Serán tres y tendrán la finalidad de ordenar la grilla de largada de la prueba final, otorgando puntos de acuerdo a lo estipulado en el presente Reglamento.
- b) Un piloto puede ser parte de la/las mangas clasificatorias sin haber participado de la tanda de clasificación y ocupará el último lugar en la grilla de las mangas clasificatorias en las cuales vaya a participar.
- c) El recorrido de cada manga será de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Particular de la Prueba de cada evento.
- d) Con 36 participantes o menos se disputarán tres eliminatorias con todos los pilotos. Las parrillas de salida de cada una de las tres mangas clasificatorias se establecerán de acuerdo a los resultados de las prácticas de clasificación.

Art. 20.1 SERIE

a) En las categorías Escuela, Master Nacional y Senior Nacional habrá una serie única que ordenará la grilla final, otorgando puntos de acuerdo a lo estipulado en el Art. 13 incisos 2.

Art. 20.2 GRILLA FINAL:

Un piloto puede ser parte de la prueba final, sin haber participado de la tanda de clasificación o mangas clasificatorias y este ocupará el último lugar en la grilla de la prueba final en la cual vaya a participar. Asimismo, podrá ser de la partida en las mangas, sin haber clasificado.

Art. 20.3 PRUEBA FINAL:

- a) Es la prueba que determina el ganador de la competencia y a cuya Clasificación Final se le asignará el puntaje válido para el Campeonato de pilotos 2025 (Art. 13)
- b) Deberá cumplirse para que las pruebas finales otorguen el total de los puntos, el 75% de las vueltas estipuladas (desde la luz verde hasta el final).



c) Todos los karts que luego de finalizada una tanda, serie clasificatoria y/o prueba final queden en el circuito y/o calles de boxes, se encuentran bajo el mismo régimen de Parque Cerrado, debiendo ser llevados en forma inmediata, directamente a Parque Cerrado.

d) El incumplimiento de estas normativas implicará la aplicación de sanciones por parte de los Comisarios Deportivos, que serán desde el apercibimiento, hasta la exclusión parcial o total de la prueba.

CATEGORÍA ESCUELA ROTAX 160 cc

a) SISTEMA DE CARRERA

- Divisional, que sus carreras se desarrollaran bajo el sistema de: Clasificación, Serie única y Final.

b) – PARTICIPACIONES

- No se permiten pilotos con experiencia en ninguna categoría tipo cadete.

CATEGORÍAS SENIOR NACIONAL Y MASTER NACIONAL

e) SISTEMA DE CARRERA

- Divisional, que sus carreras se desarrollaran bajo el sistema de: Clasificación, Serie única y Final.

f) – PARTICIPACIONES

Un piloto no podrá participar en las categorías, Master Nacional ni Senior Nacional, en la misma fecha.

TODAS LAS CATEGORÍAS O CLASES

PILOTOS DEBUTANTES

La última competencia del campeonato principal podrán participar solamente los pilotos que posean licencia de la CDA y que hayan participado por lo menos 1 (una) competencia en la temporada en la misma clase y estando rankeado.

Si antes de la última carrera se encuentran determinados los 6 primeros puestos de campeonato este punto no será aplicable.

. Art. 21 FALSA LARGADA

La penalización por falsa largada será de una sanción de recargo de tiempo o puestos.



Si la sanción fuera puesta en pista, la penalización será comunicada al piloto en cuestión y todos los demás participantes, mediante una pizarra negra con números blancos indicando el número de automóvil durante tres pasadas frente a la línea de llegada.

Art. 22 PROCEDIMIENTO DE LARGADA:

- A) Los Karts serán ordenados de a dos en la salida de boxes o en pista para su vuelta previa.
- B) Ningún asistente podrá ingresar a pista sin la autorización del CD. C) Desde ahí se ordenará el inicio de la vuelta previa.
- D) Un piloto podrá reparar su kart sin asistencia externa (se entiende por asistencia externa la reparación por un tercero o el suministro de una herramienta o un repuesto). E) El largador dará la orden de partida cuando esté satisfecho de la formación
- F) En caso de darse más de una vuelta previa ésta o éstas se descontarán del total de vueltas pactadas para la competencia final.
- G) El piloto deberá conservar su posición en dicha vuelta, de perder posición podrá recuperarla antes de la marca (línea de color rojo unos 150 mts. antes de la línea de largada).
- H) Los pilotos deberán respetar la velocidad pactada 30 km/hr manteniendo su posición. (Prohibido tomar contacto con otro vehículo y/o tomar distancia excesiva)
- I) Los pilotos deberán conservar su carril y no podrán acelerar al 100% hasta cruzar la línea amarilla.
- J) La categoría podrá utilizar elementos de medición para controlar la velocidad de largada, la cual será dada a conocer en la reunión de pilotos obligatoria, dependiendo ésta del circuito a utilizar.
- K) En todas las competencias serán colocados Jueces de Largadas.
- L) En caso de no respetar la velocidad o procedimiento de largada el Director de la prueba tendrá la facultad de retrasar la primer fila a la tercera fila de la grilla, quedando en la primer fila los pilotos que se encontraban en la segunda. Este procedimiento se llevará a cabo cuantas veces sea necesario con el fin de cumplir con la velocidad indicada.
- M) Todo aquel kart que no arranque en el momento de iniciarse la vuelta previa, de la manga o final, perdiendo su lugar en la grilla, podrá recuperarlo dentro de la vuelta previa hasta la marca (unos 150 mts aproximados antes de la línea de largada y de color) todo esto dependiendo del circuito.

Art. 23 DESVIOS U ACORTAMIENTOS DE RECORRIDO OFICIAL: VER Art. 27 del RDA.



**Art. 24 AYUDA EXTERNA:**

El piloto no podrá recibir ninguna ayuda externa en la pista, durante el desarrollo de la prueba. Podrá recibir ayuda de sus colaboradores y/o mecánicos solamente en el recinto de boxes, donde deberá llegar por sus propios medios. Quien reciba ayuda externa será penalizado por las autoridades de la prueba, tanto en clasificación, manga o final. En caso de detenerse una o más máquinas el banderillero de esa zona de la pista podrá ayudar, luego de haber cumplido con la correspondiente indicación.

Si fuera necesario él/los banderilleros pedirán ayuda al piloto para liberar la pista. En la categoría Mini Max y Micro Max el banderillero podrá ayudar al piloto, sin considerarse ayuda externa.

Art. 25 LARGADA EN MOVIMIENTO:

Todas las mangas y finales se largarán en movimiento, las mismas se realizarán según Art.23.

Art. 26 REVISIÓN TÉCNICA Y PESAJE:

Luego de concluida cada prueba se hará la Revisión Técnica en Parque Cerrado. Los karts que sin excepción deberán realizarla son los siguientes: Los 3 (tres) primeros clasificados en el final, más alguno a elección del Comisario Técnico o Deportivo. Todo piloto podrá ser controlado. Asimismo, están facultados para revisar la salida a pista correcta y reglamentaria de cada piloto.

Las reparaciones, o cualquier otra modificación que implique la rotura de uno o más precintos, deberán realizarse con la correspondiente autorización del Comisario Técnico y

dentro de parque cerrado o donde el técnico lo determine. Ante la rotura de un precinto, el técnico solicitará al Comisario Deportivo la exclusión de ese Kart.

“Las apelaciones a una resolución del Técnico deberán ser acompañadas de una caución de \$ 91000 (noventa y un mil) en efectivo y hasta 60 minutos después de la hora de ser entregada la notificación por parte del Comisario Deportivo. No existe otra forma de apelación.”

Art. 27 PARQUE CERRADO:

Desde el momento que se exponga la bandera a cuadros, el piloto y su kart ingresarán en Régimen de Parque cerrado y no podrá realizar ninguna modificación o ajuste a su equipo (kart), bajo pena de exclusión. Solamente lo podrá hacer si lo autoriza, el Comisario Técnico o Comisario Deportivo. De ninguna manera se puede retirar el kart si no está autorizado por alguna de las autoridades antes mencionadas. Todo piloto que no cumpla con estas normas podrá ser penalizado por las autoridades de la prueba bajo pena de exclusión.



Solamente podrán ingresar al PARQUE CERRADO un piloto y un mecánico por piloto inscripto, mediante la presentación de la acreditación entregada en el momento de la inscripción, debidamente colocada. Será responsabilidad del piloto y el mecánico dejar el tanque de combustible en el sector asignado antes de iniciada la jornada y después de cada salida a pista. El ingreso a las tandas correspondientes deberá hacerse con las mangueras y el filtro de nafta totalmente vacíos y sin el tanque de combustible. No se podrá ingresar al parque cerrado hasta bien los mismos no sean vaciados. Al momento de entrega del tanque de nafta se hará la marca definitiva que indicará hasta dónde se cargará dicho tanque, no pudiendo agregarse ni quitarse nafta al momento del retiro, por encima o por debajo de lo marcado. La única salida reglamentaria al finalizar cada tanda, sea libre, de clasificación o competencia, es ÚNICAMENTE por el Parque Cerrado, declarándose la correspondiente penalización o descalificación que el director de la prueba y/o comisario deportivo crean pertinente, a cualquier competidor que no respete dicha reglamentación. Los concurrentes no tendrán acceso a esta área. Los jefes de equipo recibirán una acreditación para poder ingresar al Parque Cerrado, pero no podrán tomar contacto físico con ninguno de los autos.

Art. 28 ENCENDIDO DE MOTORES:

Queda terminantemente prohibido el encendido de los motores en boxes y grilla. Únicamente se podrán poner en marcha cuando el jefe de área lo indique al momento de la largada. En el área de parque cerrado, tras la carga de combustible, se podrán encender los mismos no más de 3" con una aceleración moderada.

Art. 29 CARRERA PISTA HUMEDA:

Cuando el Comisario Deportivo declara "PISTA HUMEDA", los pilotos colocaran neumáticos a elección, salvo las categorías Micro y Mini Max, en ese caso el Comisario Deportivo por razones de seguridad determinará el tipo de neumático a utilizar (Lluvia). Las mismas serán provistas por la categoría y se podrá utilizar un sólo juego por fecha.

No se podrá utilizar simultáneamente cubiertas "Slick" y "Anclorizadas".

Para el resto de las divisiones la elección del tipo de neumáticos será propia de cada piloto y concurrente.

Art. 30 BANDERA ROJA:

La suspensión de una carrera será anunciada con la bandera roja en todos los puestos de banderilleros.

Primeramente, nadie puede ingresar a pista hasta que la dirección de la prueba lo permita e indique el lugar de ingreso.



Si la suspensión de la carrera es con un recorrido de menos de 2 vueltas la largada es nula y carente de validez. Por lo tanto, se darán 15 minutos de reparación y se dará aviso cuando resten 5 minutos para que los karts se engrillen nuevamente en su posición original. Se deben colocar las trompas y no se sancionarán. Cantidad de vueltas según carrera original.

Más de 2 vueltas, menos del 75% de carrera. Los karts se encuentran en régimen de parque cerrado. Por lo cual, aquel karting que llegue por sus propios medios mecánicos a boxes podrá comenzar a reparar únicamente una vez que se habilite la pista con el cartel de "Pista Habilitada", a este se le permitirá largar desde boxes una vez que la carrera este largada, detrás del último participante. Contrariamente, no podrán ser de la largada los karts que no lleguen por sus propios medios mecánicos a la zona designada para detenerse con bandera roja y/o a boxes.

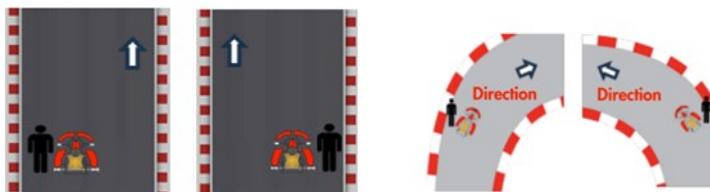
La largada será en fila única, donde el ordenamiento será determinado por el posicionamiento de la vuelta anterior a cuando se informó la suspensión de la carrera.

Se controlarán las trompas, su sanción es inapelable y se deberán colocar correctamente de nuevo. La carrera finaliza por orden de llegada y no sumatoria de tiempos.

La suspensión de la carrera con más del 75% del recorrido de carrera. Implica que la carrera está finalizada. Con el resultado de la vuelta anterior a que se informe la suspensión de la carrera.

Art. 31 ARRANQUE DEL KART LUEGO DE UN INCIDENTE

- a. Si el kart se detiene en la pista por cualquier motivo, el piloto sólo tendrá un único intento de arranque.
- b. En caso de no arrancar, el kart deberá ser trasladado a un lugar seguro.
- c. El piloto deberá aguardar el resto de la sesión junto al puesto de banderillero más cercano.
- d. Para retomar a parque cerrado deberá esperar el rescate de la organización.
- e. En cualquier caso, el intento de reinicio debe realizarse fuera de la línea de carrera, y además debe respetar los siguientes principios:



**Art. 32 PROCEDIMIENTO CON CARTEL DE SLOW:**

- a. Velocidad moderada (Aprox. 110% del tiempo habitual)
- b. Bandera amarilla agitada + cartel de "Slow". Carrera neutralizada donde el líder impone la velocidad.
- c. Bandera amarilla estática + cartel de "Slow". Se relanza en la próxima vuelta
- d. Bandera Verde, la carrera esta relanzada.
- e. En el relanzamiento no se permiten sobrepasos antes de la línea de sentencia.

**Art. 33 PENALIZACIONES POR PROBLEMAS EN PISTA:**

Si un Kart es considerado causante de una maniobra peligrosa en perjuicio de otro competidor, puede ser pasible de las siguientes penas a saber:

- Recargo: al tiempo neto realizado que pueden ir de 5" (Cinco Segundos) a 60" (Sesenta segundos) o de puestos, este recargo puede ser puesto "En pista" ó después de finalizada la competencia.
- Bandera de apercibimiento. • Bandera negra.

Ninguno de estos puntos se podrá exponer cuando falten menos de 3 vueltas para la finalización de la carrera. Las indicaciones (Recargos o banderas) puestas en pista son inapelables.

Art. 34 CONCURRENTE:

Los Pilotos menores de 18 años que sean llamados por el Comisario Deportivo o Comisario Técnico deberán ser acompañados siempre y sin excepción por el concurrente, muñidos ambos por sus licencias de Piloto y Concurrente respectivamente. El concurrente deberá estar presente hasta la finalización del evento.

Art. 35 AMONESTACIONES Y APERCIBIMIENTOS:



La suma de cinco (5) amonestaciones o apercibimientos en un mismo campeonato, aplicada por el Comisario Deportivo o por la CDA implicará la suspensión automática por una fecha, la cual es inapelable.

Quedando imposibilitado de correr en otra categoría hasta tanto la misma sea efectivamente cumplida en la categoría por la cual fue impuesta.

Serán computadas también como tales los apercibimientos impuestos en carrera.

Art. 36 RECLAMACIONES O DENUNCIAS:

El derecho a reclamación solo corresponde a los concurrentes, según lo previsto en el R.D.A.

El mismo deberá ser dirigido al Comisario Deportivo por escrito y acompañado por la suma indicada en el cuadro (Multas y Sanciones Art. 36). Los reclamos deberán ser efectuados dentro de la media hora a partir de la notificación de la sanción.

Art. 37 UBICACIÓN DEL TRANSPONDER

La ubicación del transponder para realizar la toma de los tiempos, debe ser la reglamentada y será en el soporte de la butaca.

Para esto es obligatorio el uso de un PORTA Transponder, el cual es provisto por la empresa prestadora del servicio. En caso de rotura del mismo o de pérdida de la chaveta, este será reemplazado sin costo alguno. Dicho elemento deberá estar colocado del lado izquierdo del karting, sobre el caño trasero de sujeción de la butaca. (Ver imagen).

La devolución del TRANSPONDER debe ser realizada al personal de la empresa prestadora del servicio, como máximo 30 minutos después de la finalización total de la actividad de la categoría en el evento. En caso de no cumplir con esta entrega en tiempo y forma, se le aplicara una multa.

Art. 38 CUADRO DE SANCIONES MULTAS:



MULTAS Y SANCIONES		
INCIDENTE	SANCION	IMPORTE
Inasistencia a la Reunión de Pilotos	MULTA	\$ 60.000
Vuelta de más entrenamiento-Clasificación B/Roja	MULTA	\$ 80.000
Vuelta de más entrenamiento-clasificación B/cuadros	MULTA	\$ 60.000
Verificación Técnica/Administrativa fuera de termino	MULTA	\$ 60.000
Ingresar con carros cuando hay actividad en pista sin autorización	MULTA	\$ 60.000
Salida no autorizada de los mecánicos desde los boxes	MULTA	\$ 60.000
No Asistir al podio o no peser la indumentaria homologada completa	MULTA	\$ 60.000
Caución por solicitud de revisión de maniobras		\$ 60.000
Reclamos Técnicos		\$ 60.000

Art. 39 APELACIONES:

El derecho a apelaciones solo corresponde a los concurrentes, según lo previsto en el R.D.A.

El mismo deberá realizarse por escrito acompañado en ese acto la suma de pesos ciento cincuentamil pesos (\$ 150.000.-), para las apelaciones deportivas y técnicas.

Art. 38 CODIGO DE BANDERAS:

- **BANDERA ARGENTINA:** Indica, largada de la competencia, pudiendo ser reemplazada por semáforo.

- **BANDERA ROJA:** Indica interrupción de la carrera. Esta bandera en lo alto agitada informa a todos los pilotos que deben parar la carrera inmediatamente y dirigirse a boxes o al lugar previsto por las normas del evento, con extrema precaución para detenerse si fuera necesario.

- **BANDERA BLANCA Y NEGRA:** Dividida en dos partes, diagonalmente, mitad blanca y mitad negra. Se levanta quieta con un número en blanco sobre un cartel señalando el número al que le corresponde dicha advertencia por conducta antideportiva, es decir un APERCIBIMIENTO.

- **BANDERA NEGRA:** Informa al piloto del coche cuyo número se exhibe que debe detenerse en su box en la próxima vuelta. EXCLUSIÓN.

- **BANDERA NEGRA CON DISCO NARANJA:** Se exhibe junto con la señalización del número del auto al que se le impone dicha advertencia de que el mismo tiene problemas mecánicos que lo ponen tanto a los ocupantes del auto como a otros pilotos en situación de riesgo y significa detenerse en su box en la próxima vuelta a fin de reparar.



- **BANDERA AMARILLA AGITADA:** Señal de Peligro. Conduzca dentro de sus límites, no se adelante. Hay peligro junto a la pista. Su señalización puede ser temporaria o permanente. Se exhibirá durante dos vueltas y luego se retirará, aún cuando se hubiera comprobado que es imposible retirar el obstáculo.

- **BANDERA AMARILLA DOBLE AGITADA:** Disminuya la velocidad. No se adelante. Este listo para cambiar de dirección o seguir una ruta no habitual. Hay peligro en la pista.

- **BANDERA AMARILLA CON RAYAS ROJAS:** Informa a los pilotos que las condiciones de pista se han modificado en el área siguiente a la bandera. Se utiliza frecuentemente por derrame de aceite, charco de agua, en caso de lluvia, zona resbaladiza.

- **BANDERA VERDE:** Libre paso. Se utiliza a) Al final de un área de peligro controlado por banderas amarilla. B) Indicar el comienzo de una vuelta. C) Pista libre luego de haber circulado con Auto de Seguridad.

- **BANDERA BLANCA:** Vehículo en movimiento lento en la pista y/o pudiendo ser auxilio o ambulancia.

- **BANDERA AZUL INMÓVIL:** Indica que un vehículo más veloz está a punto de pasarlo. Ceda el paso.

- **BANDERA AZUL AGITADA:** Indica que un vehículo más veloz esta a punto de pasarlo. Ceda el paso inmediatamente.

- **BANDERA A CUADROS: (BLANCA Y NEGRA)** Indica finalización de la competencia.

BANDERA AZUL Y ROJA: (DOBLE DIAGONAL) con número:

Se aplicará sobre el Kart rezagado, la misma estará indicada en línea de sentencia acompañada del número del kart en cuestión debiendo ingresar al sector de boxes de manera inmediata. Quien así no cumpla con la orden será pasible de sanción.

Esta bandera solo puede ser utilizada si está prevista en el Reglamento Deportivo del Campeonato, Copa o Trofeo, o en el Reglamento Suplementario de la Competición. Señales de bandera a utilizar en los puestos de observación:

- **CARTEL "SLOW":** Se utiliza además para indicar la neutralización de una competencia.

Art. 39 CEREMONIA DE CORONACIÓN:

Los tres primeros clasificados en las competencias finales tendrán la obligación de asistir al podio con la indumentaria reglamentaria completa (Buzo; Botas y Casco).

La ceremonia se realizará por clase





Art. 40 PUBLICIDADES:

22

Se permite a los concurrentes colocar libremente cualquier publicidad sobre su kart cascos y buzos, siempre que la misma siga las siguientes condiciones:

Esté autorizada por las Leyes Nacionales y los Reglamentos de la CDA. No sea contraria a los buenos usos y costumbres.

No sea contraria o competencia de algún sponsor de la categoría.

No invada los lugares reservados para los números y nombres de los Pilotos.

Los concurrentes no pueden rechazar las publicidades obligatorias del organizador, si las hubiera. En todos los casos, la colocación de las placas es obligatoria para los pilotos y concurrentes intervinientes.

Art. 41 INTERPRETACIÓN Y APLICACIÓN DE ESTAS PRESCRIPCIONES:

En caso de controversia sólo la CDA está calificada para tomar una decisión, sin perjuicio del derecho de apelación.

ART. 42 CÓDIGO DE CONDUCTA INTERNACIONAL ROTAX BRP-POWERTRAIN

Code of Conduct

All participants must play within the rules and respect race officials and their decisions.

1. Todos los participantes deben jugar dentro de las reglas y respetar a las autoridades de la prueba y sus decisiones.

All participants must respect the rights, dignity and value of their fellow participants regardless of gender, ability, physical appearance, cultural background or religion.

2. Todos los participantes deben respetar los derechos, la dignidad y los valores de sus compañeros participantes sin importar su género, capacidad, apariencia física, bagaje cultural o religión.

All participants must encourage and take responsibility for their actions at all times.

3. Todos los participantes deben fomentar y asumir la responsabilidad por sus actos en todo momento.

All participants must ensure their equipment is safe and race worthy, prior to taking part in training, testing or race events. Only approved racewear (eg: helmet, gloves, race boots and suit) to be used by the driver, according to the regulations.





4. Todos los participantes deben asegurarse de que su equipo es seguro y digno de la carrera, antes de tomar parte en entrenamientos, pruebas o eventos. Sólo la indumentaria homologada (por ej. casco, guantes, botas y buzo) será usada por el piloto, de acuerdo con las reglamentaciones.

It is the participants own responsibility to identify and measure his/her own skill level against his/her competitors, and take responsibility for the risks associated with training, testing and or racing. It should be noted that a basic level of competence is required.

5. Es exclusiva responsabilidad de los participantes identificar y medir su propio nivel de habilidad contra sus competidores, y asumir la responsabilidad por los riesgos asociados con los entrenamientos, pruebas o carreras. Hay que señalar que se requiere un nivel básico de competencia.

It is the participant's responsibility to declare, prior to any participation in training, testing or racing, of any medical condition or medication required, that may be relevant in the event of an emergency.

6. Es responsabilidad de los participantes declarar, previo a cualquier participación en entrenamientos, pruebas o carreras, toda condición médica o medicación requerida, que pudiera ser relevante en caso de emergencia.

All participants are required to display courtesy and etiquette to other members and participants in training, testing and race events. Any disputes or problems that may arise during an event must be addressed in a respectful manner, to the correct person (official) at the event.

7. Todos los participantes están obligados a mostrar cortesía y protocolo hacia los otros miembros y participantes en entrenamientos, pruebas y carreras. Toda disputa o problema que pudiera surgir durante el evento debe dirigirse en forma respetuosa, a la persona indicada (autoridad) en dicho evento.

The safety of children within the sport is a priority. Knowledge of the code of ethics surrounding care of children in sports will be promoted and encouraged. It is the participant's own responsibility to ensure the safety of children at training, testing or racing events.

8. La seguridad de los niños en el deporte es una prioridad. El conocimiento del código ético en torno al cuidado de los niños en el deporte será promovido y alentado. Es exclusiva responsabilidad de los participantes garantizar la seguridad de los niños en los entrenamientos, pruebas o carreras.

When taking part in any event, it is the responsibility of the driver to take the time to read and fully understand the posted rules, regulations and conditions for said event prior to start time, thus eliminating unnecessary delays at the beginning of the event .Requests for clarifi-



ation of these rules, regulations or conditions, should be asked in the drivers meeting held before each event.

9. Al tomar parte en cualquier evento, es responsabilidad del piloto tomarse el tiempo de leer y comprender completamente las reglas publicadas, regulaciones y condiciones de dicho evento previo a la largada, de este modo se eliminan demoras innecesarias en el comienzo del evento. Las consultas para aclarar estas reglas, regulaciones y condiciones, deben hacerse en la reunión de pilotos que tiene lugar antes de cada evento.

All participants must have respect for the environment and the surrounding inhabitants. Responsibility must be taken to reduce excessive noise and keep all areas that are used as clean and pollution free as possible.

11. Todos los participantes deben tener respeto por el ambiente y por los habitantes de los alrededores. Debe asumirse la responsabilidad de reducir el ruido excesivo y mantener todas las áreas usadas tan limpias y libres de polución como sea posible.

All participants must respect that drugs and alcohol are strictly prohibited at training, testing and races. It is an offence and will not be tolerated. Offenders will be excluded from the event and face further disciplinary action.

13. Todos los participantes deben respetar que las drogas y el alcohol están estrictamente prohibidos en los entrenamientos, pruebas y carreras. Es una infracción y no será tolerada. Los infractores serán excluidos del evento y enfrentarán medidas disciplinarias adicionales.

Any abusive comments on social media (Facebook, Twitter etc) between teams, competitors, officials, organizers, or any person associated with Rotax, will be held responsible and liable for their actions.

14. Todo comentario abusivo en las redes sociales (Facebook, Twitter, etc) entre los equipos, competidores, autoridades, organizadores o cualquier persona asociada con Rotax, se les responsabilizará y se los considerará responsables por sus actos.

Versión original en inglés y traducción de ROTAX Argentina.

****El presente reglamento deportivo sufrirá una actualización por parte de CDA KARTING luego de finalizado el 1er evento.***