FEDERACION CENTRO DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

PROKART
REGLAMENTO DEPORTIVO
CAMPEONATO DE PILOTOS 2025/26

PROLOGO:
El siguiente Reglamento Deportivo rige para las categorías
Mini Promo A, Mini Promo B, Junior 135 CC, General 135CC Clase A,, Low Cost, y General 135 CC Mayores, Amateur Light 135 cc
Prokart 4 Tiempos: Junior – Senior Light – Senior Heavy – Master Light y Master Heavy

EDADES:

MINI PROMO: Para pilotos de **7 (Siete)** a un máximo de **13 (trece)** años
MINI PROMO B: Para pilotos de 7 (Siete) a un máximo de 11 (Once) años.

.**JUNIOR 135 CC:** Para pilotos de **12 (doce)** a un máximo de **15 (quince)** años.

GENERAL 135 CC Clase A: Para pilotos de 14 **(catorce)** años como mínimo cumplidos a la fecha de la primera carrera en la que vaya a participar**.**

AMATEUR LIGHT 135 CC: Para pilotos de 15 (Quince) años como mínimo cumplidos a la fecha de la primera carrera en la que vaya a participar

GENERAL 135 CC – Mayores: Para pilotos mayores de **26 (veintiséis)** años como mínimo cumplidos a la fecha de la primera carrera en la que vaya a participar**.**

LOW COST: Para pilotos de 28 (veintiocho) años como mínimo cumplidos a la fecha de la primera carrera en la que vaya a participar.

PROKART 4 TIEMPOS: Junior – Senior Light – Senior Heavy – Master Light y Master Heavy

Todo Piloto que compita en una Categoría podrá ascender de división (Siempre que cumpla con la edad reglamentada) pero **NO PODRA** retornar a la misma y mucho menos descender.

IMPORTANTE

Los Reglamentos Técnicos de la Categoría permanecerán abiertos hasta la 3º Fecha del Campeonato Prokart 2026, para la eventual evaluación e incorporación de nuevas alternativas de motorización, siempre que se garantice la paridad deportiva con los motores actualmente en uso y se cumplan los estudios de performance y homologación que la comisión técnica determine oportunamente.
La autorización de cualquier unidad estará sujeta a la aprobación oficial de la categoría.

Art. 1 FISCALIZACIÓN:
El campeonato de pilotos año 2025/26 correspondiente a PROKART, será fiscalizado por la Federación centro.

Art. 2 VIGENCIA:
El presente Reglamento entra en vigencia el 1º de Enero de 2025 hasta 31 de Diciembre de 2026.

Art. 3 REGLAMENTACIONES:
Serán de aplicación todas las reglamentaciones y regulaciones dictadas por el C.N.K, ente fiscalizador (E.F.), los contenidos en el R.D.A , los aquí detallados y los que se legislen en el futuro.

Art. 4 OBLIGACIONES DEL ORGANIZADOR:
El organizador de competencias para el campeonato del PROKART, debe cumplimentar los siguientes requisitos mínimos básicos:

Ser un Club afiliado a la Federación centro de la C.D.A del A.C.A.

Presentar con una anticipación mínima de quince (15) días el Reglamento Particular de la Prueba, el organigrama del evento.

Manual de seguridad para ser aprobados por la Federación centro al comienzo del calendario anual.

El manual de seguridad se presentará detallando los servicios de seguridad, equipos de banderilleros y bomberos que actuarán, acompañando de un plano del escenario con la ubicación y cantidad de los mismos.

El incumplimiento de los requisitos enumerados en tiempo y forma implicará la no autorización de la competencia por parte de la Federación Centro.

Art. 5 AUTORIDADES DEPORTIVAS:

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

DESIGNADAS POR EL ORGANIZADOR

- Director de la prueba y Adjunto
- Comisario de boxes y Adjunto
- Comisario de Pista
- Jefe de Seguridad
- Jefe de Servicio Médico
- Banderilleros
- Cronometraje

DESTINADOS POR LA FEDERACIÓN “CENTRO”

- Comisarios Deportivos
- Comisarios Técnicos
- Administrativos

Todas las autoridades deportivas actuaran en cumplimiento de los derechos y deberes establecidos en el capítulo “X” y concordantes del R.D.A. y lo determinado en el reglamento de campeonato y el correspondiente R.P.P.

Art. 6 COBERTURA MÉDICA:

Todos lo Pilotos en el momento de la Verificación Previa a la carrera deberán poseer obligatoriamente cobertura médica para el caso de accidentes en competencias Automovilísticas.

Solamente serán aceptados los sistemas de medicina prepaga si son presentados con un certificado (con firmas certificadas por escribano público) de cobertura especial para competencias automovilísticas emitida por el prestatario, que diga expresamente que cubre las “competencias automovilísticas disciplina deportiva de alto riesgo”.

Quien no disponga de cobertura médica acreditando su vigencia no podrá participar en la competencia.

VERIFICACION ADMINISTRATIVA

Licencias:

Todos los pilotos deberán poseer licencia médica y deportiva Grado “G” Emitida por FRAD CENTRO.

A) El Piloto y el Concurrente inscriptos deberán presentarse a la verificación administrativa, deberán estar acompañados de toda la documentación correspondiente.

B) Solamente con un permiso especial otorgado por los Comisarios Deportivos y por una circunstancia de fuerza
mayor un concurrente inscripto podrá realizar las verificaciones fuera del horario estipulado.

C) La verificación administrativa consistirá en un control de la siguiente documentación (original) del concurrente y del piloto:

Licencia deportiva (Piloto y Concurrente).

Licencia médica.

Documentos personales (DNI o Cedula de Identidad).

Documentación adicional si la hubiere.

La verificación debe hacerse en forma personal.

Art. 7 CANTIDAD DE CARRERAS:

El campeonato estará compuesto por

STAGE 1 Y STAGE 2 .Un campeón por categoría y por etapa

Para coronarse Campeón deberá haber obtenido al menos una victoria en una final.

La STAGE 1 cuenta con 4 fechas

La fecha 3 entrega PUNTAJE Y MEDIO durante todo el Evento

Estas estarán incluidas en el calendario Deportivo publicado en el anexo adjunto autorizado por la Federación centro. Este número de pruebas podrá ser reducido o modificado en caso de que alguna de las competencias programadas resultare imposible de realizar por diferentes causas. Comprobada fehacientemente por la Federación centro.

Una de las competencias se podrá realizar con pilotos invitados, en este caso la categoría lo fijará en el calendario

El piloto que se consagre Campeón en la categoría Amateur Light 135 cc, promoverá a una categoría superior.

Art. 8 ELEMENTOS DE SEGURIDAD:

Los pilotos deberán poseer en todas las competencias de la categoría. Tanto en entrenamientos oficiales como en clasificaciones, series, semifinales y finales: Buzo Anti flama homologado F.I.A., Casco enterizo homologado F.I.A., “Cuellera”; Guantes, botitas 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 A.V.V, tanto en entrenamientos como en carrera.

El Comisario Técnico informará al Comisario Deportivo si algunos de los elementos de seguridad del Kart o del Piloto no los cree 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. 9 NUMERACION:
Los Kart deberán poseer 4 números, 1 en la "corbata" del mismo, 1 en cada pontón y uno trasero. El tamaño deberá ser el pedido en el Reglamento. No se admitirán número "artísticos".
Si alguno del karting tiene uno de los 4 números faltantes, no se hará responsable al cronometraje por errores en las vueltas o en los tiempos de clasificación de ese kart.

Art. 10 PUNTAJE:
Para que la competencia tenga puntaje deberán presentarse en línea de largada por lo menos 5 (cinco) kart en cada clase.

Se asignará 1 (uno) punto por presentismo a cada competidor participante.
Se otorgará 1 (uno) punto al ganador de las pruebas de clasificación.

En las **Series** se asignará el siguiente puntaje:

PUESTO	PUNTOS
1º	3
2º	2
3º	1
4°	0,5

En las **pruebas finales** se asignará el siguiente puntaje:

PUESTO	PUNTOS	PUESTO	PUNTOS
1º	20	11°	5
2º	16	12°	4
3º	14	13°	3
4º	12	14°	2
5º	11	15°	1
6°	10	16°	0, 5
7°	9	17°	0, 5
8°	8	18°	0, 5
9°	7	19°	0, 5
10°	6	20°	0, 5

Para la adjudicación de los puntos estipulados, el piloto tendrá que haber completado el 75 de vueltas cumplidas por el ganador, tanto en las Series como en la Final.

Art. 11 CAMPEON:

Habrá un CAMPEON ANUAL por categoría (mismo concepto y requerimientos para ser Campeón)
Todo piloto para ser campeón de su clase deberá GANAR al menos una final al año calendario en la clase respectiva.

Art. 12 DEBUTANTE:
La ultima competencia del calendario las podrán realizar solamente los pilotos que posean licencia de la FEDERACIÓN CENTRO y que hayan participado por lo menos 1 (una) competencia en la misma clase de la categoría en la temporada.

Art. 13 VERIFICACIONES PREVIAS:
Las verificaciones previas, tanto Administrativas como Técnicas se realizarán el día establecido para el inicio de las Pruebas Oficiales en el horario que establezca el Organigrama de la Competencia.

En la Verificación técnica previa y en cualquier momento del evento los Comisarios técnicos podrán Verificar los elementos de seguridad pasiva: CASCO HOMOLOGADO F.I.A., GUANTES, BUZO ANTIFLAMA HOMOLOGADO F.I.A., BOTAS, PROTECTOR COSTAL Y CUELLERAS. Los mismos deben estar en perfectas condiciones de uso y ser homologados.
Los Comisarios Deportivos dispondrán la realización de una reunión obligatoria de pilotos, determinando lugar y hora al momento de realizar la **Verificación Administrativa**, la inasistencia de los mismos deberá estar justificada debidamente y será sancionada mediante la aplicación de una multa de informando su valor según comunicado y se duplicará con cada vez que reincida.
De no ser justificada debidamente los Comisarios Deportivos podrán aplicar otra sanción pudiendo llegar hasta la exclusión.

Art. 14 ENTRENAMIENTOS:
En la víspera de la competencia, si el organizador así lo programara, se podrán realizar entrenamientos no oficiales controlados por el organizador. Tanto para los entrenamientos no oficiales como para los oficiales, para dar cumplimiento a estas pruebas el organizador deberá habilitar el circuito con todos los operativos de seguridad y sanidad aprobados por la Federación Metropolitana.

Terminada la Verificación Previa las Autoridades Deportivas procederán a la conformación de las tandas de entrenamiento estableciendo quien participará en cada una de ellas.

La conformación de estos grupos se dará a conocer treinta (30) minutos después de terminada la Verificación. Los Participantes podrán intervenir únicamente en la tanda asignada, no será aceptado ningún cambio.

Cuando la capacidad del circuito así lo determine, los Comisarios Deportivos podrán conformar tres o más grupos.

Se realizará como mínimo una tanda por grupo, con una duración mínima de 6 minutos y un máximo de QUINCE (15) minutos.

Art. 15 INTERRUPCIÓN DE UN ENTRENAMIENTO

En el caso que un entrenamiento sea interrumpido habiendo cumplido el 80% del tiempo establecido, los CD podrán darlo por terminado.

Art. 16 CLASIFICACION:

a. La clasificación se realizará en tandas PRE-asignadas por ranking de campeonato actualizado, de 5 minutos cada una.

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 pudiendo los kart salir en el orden que crean conveniente.

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 serán retirados los tiempos obtenidos.

d. Si la clasificación es detenida con bandera roja los kart 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 banderilleros de donde detener su Kart. No pudiendo ningún colaborador tocar los kart”.
   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 indicara a los Sres. Pilotos que hagan pasar a un colaborador de su equipo para empujar su

kart y ponerlo en marcha. Una vez puesto todos en marcha el Director de la Prueba indicará que pueden empezar a moverse.
El kart que no arranque será inmediatamente llevado directamente a la técnica no pudiendo volver a clasificar bajo ningún concepto.
Los colaboradores se retirarán de inmediato de la pista.
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 indicara a los pilotos como llevar su kart a la técnica. Ninguno de estos kart volverá clasificar.

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

g. Una vez concluida la clasificación y al solo efecto de poder ayudar en la maniobrabilidad del kart en "PARQUE CERRADO", cuando el Comisario técnico lo indique se dejará ingresar un colaborador de cada auto de la tanda que acaba de concluir. Si un Kart tiene mas de un colaborador, firmara una planilla donde se le indicará un apercibimiento por no cumplir con este punto del reglamento de campeonato. Este punto del reglamento es inapelable. Si el piloto se negará a firmar, se le informará al Comisario Deportivo, en el caso de pilotos menores de edad la firma será del concurrente.

h. Si no se dispone de sistema de computación, se clasificará dos vueltas, eligiéndose la mejor de ellas para clasificarlos. El piloto que haya abierto vuelta no podrá volver a salir a clasificar aunque no la haya cerrado.

i. Tiempos de clasificación empatados: Si dos o mas tiempos de clasificación se encuentran "empatados", se tendrá en cuenta quien lo realizo primero en tiempo Neto de clasificación, en el caso de clasificación por sistema de computación. En el caso de clasificación con cronometro, se tendrá en cuenta la segunda mejor vuelta, de persistir el empate el numero mas bajo de ranking.

Art. 17 SERIE CLASIFICATORIA:

Las series serán consideradas atípicas, pudiendo cada participante salir Únicamente en la serie que le fuera asignada.

Tendrá la finalidad de ordenar la grilla de largada de la prueba final, otorgando puntos de acuerdo a lo estipulado en el Art. 10 del presente Reglamento.
Si la cantidad de kart inscriptos fuera menos de 18 se realizará 1 sola serie.
Si la cantidad de kart inscriptos fuera 18 (Dieciocho) o más (Dieciocho) se realizarán 2 (Dos) Series Clasificatorias. Si la cantidad de kart inscriptos fuera 27 (veintisiete) o más se realizarán 3 (tres) Series Clasificatorias y la cantidad de vueltas a designar quedara sujeto a cronograma oficial del día de la prueba.

Si por circunstancias fuera de lo habitual o algún otro problema que surja por el cual no se puedan realizar las pruebas clasificatorias, las series o finales (Si no se hacen series) se largaran de acuerdo a las posiciones del campeonato actualizado hasta la última carrera disputada, los pilotos que no posean puntos en el campeonato largaran atrás de aquellos en orden del ranking numérico de pilotos. El comisario deportivo podrá disponer si por razones de fuerza mayor lo cree conveniente realizar directamente las finales después de clasificar.
Las largadas fallidas de las series no serán descontadas del total de vueltas pre-estipulado para las mismas.
Podrán tomar parte aquellos vehículos que no hubiera realizado las tandas clasificatorias, colocándose en la grilla luego del último que disputó la tanda, quedando a criterio del Comisario Deportivo en la serie que participará.

Art. 18 REPECHAJE:
Cuando la cantidad de inscriptos y/o clasificados en las series superen los 34 karting, se realizará una prueba repechaje.

Los 10 primeros de cada una de las dos series pasan directo a la final, siempre que estén con el total de las vueltas
Los que no clasifiquen dentro de los 10 primeros de cada Serie deberán disputar un repechaje clasificatorio a 8 (OCHO) vueltas.

Pasan a la final los cuatro primeros de dicha prueba y serán ordenados según su clasificación y a continuación de los pre-clasificados de las series.

Los no clasificados del repechaje quedan eliminados sin poder participar de la final (no hay suplentes).
Cuando la cantidad de eliminados supere los 5(cinco) kart se podrá realizar una final de no clasificados.
Esta prueba denominada repechaje y final de no clasificados no otorga puntos para el campeonato.

Art. 19 PRUEBA FINAL:
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 2025/26 (Art. 10)

Estará integrada por todos los kartings que realizaron las series clasificatorias hasta el máximo permitido para el circuito, quien no haya disputado las series clasificatorias podrá tomar parte de la prueba final, largando en último lugar.

Deberá cumplirse para que las pruebas finales otorguen el total de los puntos un recorrido mínimo del 75 % del total de las vueltas.

Las pruebas finales tendrán un recorrido determinado en el R.P.P. de cada evento.

Todos los karts que luego de finalizada una tanda, serie clasificatoria y/o prueba final y 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.

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.

Art. 20. FALSA LARGADA:

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 esta del circuito a utilizar.
Los pilotos deberán respetar la velocidad pactada con una distancia mínima de un kart entre fila y fila (prohibido tomar contacto intencional con otro vehículo).
En todas las competencias serán colocados Jueces de Largadas.
La penalización por falsa largada será de una sanción de recargo de tiempo, puestos o penalización boxes.
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. 21. PROCEDIMIENTO DE LARGADA:

A) Los Karts serán ordenados de a dos en la salida de boxes para ingresar a pista.
B) Bandera verde. Los pilotos deben iniciar la vuelta de formación.
C) En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos hayan salido de la zona de pre-grilla, dirigirá su kart al Parque de Salida en el cual podrá recibir asistencia.
D) Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando el pole position no haya llegado a la zona de línea roja. Una vez el pole position haya llegado a la línea roja, todos los karts que se encuentren en el Área de Reparación o Pre-grilla no podrán tomar la salida hasta que esta haya sido dada de forma efectiva, independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.
E) Si comenzara a llover antes de la vuelta de formación. A criterio del Comisario Deportivo se podrá dar la oportunidad de que los pilotos cambien neumáticos. Se mostraría el Panel de Salida Retrasada, y el procedimiento de salida comenzaría de nuevo desde la señal de 5 minutos, permitiendo que las ruedas sean sustituidas. Durante esta intervención, será posible cambiar neumáticos, ajustar bujes y ajustar presiones de neumáticos, lubricar la cadena y colocar el filtro de aire para lluvia. Cualquier otra intervención está prohibida.
F) Cualquier piloto, junto con su kart, presente en la grilla de salida o pre grilla dentro de los tiempos establecidos, será considerado como salido a la prueba, independientemente del número de vueltas realizadas.

Art. 22 DESVIOS U ACORTAMIENTOS DE RECORRIDO OFICIAL:

VER Art 27 del RDA.

Art. 23 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, serie o final. En caso de detenerse una o mas maquinas el banderillero de esa zona de la pista podrá ayudar, luego de haber cumplido con la correspondiente indicación. Los banderilleros no están obligados a empujar un kart.

La **categoría Mini Promo A y B, Junior y Pilotos Femeninos** podrán recibir ayuda externa con los requisitos que determinen los CD tanto en las series y finales.
El empujador que brinde ayuda externa deberá estar situado obligatoriamente en cada puesto de banderilleros.

Art. 24 CONOS:

"Se podrá optar" ubicar tres conos desde la línea de largada hacia atrás, los pilotos no podrán cambiar la línea de marcha hasta sobrepasar el ultimo cono, o sea, el que esta mas cerca de la línea de llegada o largada. Quien toque o tire un cono será pasible de sanción. El uso de los conos no es obligatorio.

Art. 25 LARGADA EN MOVIMIENTO:

Una vez formadas las Pre-grillas, los pilotos estarán a las órdenes del Comisario Deportivo y seguirán sus instrucciones.
A las órdenes del Comisario Deportivo, los pilotos iniciaran la vuelta de formación, manteniendo su posición y sin adelantar al pole position.
Una vez que hayan tomado la salida de la vuelta de formación y traspasado la línea de boxes, los pilotos no podrán recibir ayuda externa.
Durante la vuelta de formación los pilotos tienen la obligación de:
Circular en dos filas en paralelo y a velocidad reducida.
Guardar la posición marcada en la pre grilla.
No efectuar ensayos de largada.
Todo piloto que no pueda mantener su posición en el seno del pelotón durante la vuelta de formación, podrá intentar recuperar su posición asignada con la condición de que efectúe esa maniobra de una forma prudente y terminar de recuperarla antes de traspasar la línea roja (realmente pintada en la pista o delimitada por conos), y el resto de pilotos deberá facilitar esta operación cediendo el paso.
En el caso de que no puedan recuperar su posición original al llegar a la línea roja tomarán la salida en el lugar que ocupen en dicho momento.
Después de esa línea ninguna maniobra de adelantamiento será autorizada.
En el caso de una nueva vuelta de formación, podrá volver a intentar recuperar su posición una vez haya pasado por la línea de meta y antes de llegar de nuevo a la línea roja.
Si un piloto se detiene por cualquier motivo durante la vuelta de formación, no podrá intentar arrancar de nuevo su kart antes de haber sido superado por la totalidad del pelotón.

Solo entonces podrá recuperar su posición original, siempre que no afecte a la seguridad y hasta el lugar donde este ubicada la línea roja.
Para recuperar su posición no podrá usar ningún otro camino o vía que no sea la considerada como pista y delimitada por las líneas blancas. Sin embargo si, en el caso eventual de una repetición de la vuelta de formación, intenta arrancar por delante de la formación con el objeto de ser superado por los primeros pilotos e intercalarse en el pelotón, le será mostrada la bandera negra y será excluido de esa Manga, Serie, Pre Final o Final.
El Comisario Deportivo podrá detener la vuelta de formación si considera que un piloto se ha parado o retrasado por infracción de otro conductor, o indicara una vuelta suplementaria de formación para que este piloto pueda recuperar su posición. Al final de la vuelta de formación, Los pilotos deberán llegar al rectángulo previo a la línea amarilla, a velocidad reducida y constante, en perfecta formación, ocupando su lugar de grilla y perfectamente alineados en dos filas paralelas de karts, cada una de ellas por su lado correspondiente y sin invadir el rectángulo central marcado en la pista. La velocidad a la que debe circular la formación a su llegada a la zona de salida, podrá ser controlada por medios al efecto y vendrá determinada por el Comisario Deportivo.
Cuando los karts se acerquen, las luces rojas estarán encendidas ningún kart puede acelerar antes de que se hayan apagado las luces rojas. Los karts deben mantener su posición, y formación en dos filas sin salirse de ellas, y sin invadir el rectángulo, hasta que la señal de salida haya sido dada.
Si el Comisario Deportivo considera correcta la formación, dará la salida apagando las luces rojas.

Si no considera correcta la formación, encenderá la luz ámbar o naranja o bien no apagará la luz roja, que significará que debe realizarse otra vuelta de formación y se inicia de nuevo el procedimiento de salida.
Cada nueva vuelta de formación deberá ser descontada del total de vueltas en la final.

Art. 26 CARRERA CON PISTA HUMEDA:

El comisario deportivo podrá declarar “Pista húmeda”. En ese caso deberá disponer la partida en fila india. Se darán 2 Vueltas previas.
Serán de la marca y origen designado por el organizador, solo un juego por fecha.
Cuando el Comisario Deportivo declare que se trata de una carrera con **"Pista Húmeda"**, la elección del tipo de neumático quedará a criterio de los Comisarios Deportivos para las clases **MINI PROMO A Y B** excepto en las Categorías **JUNIOR, GENERAL 135CC, AMATEUR LIGHT, LOW COST Y GENERAL 135 CC MAYORES, PROKART 4 TIEMPOS** cuya elección quedará a criterio del Piloto. Se podrá, también ajustar bujes y ajustar presiones de neumáticos, lubricar la cadena y colocar el filtro de aire para lluvia. Cualquier otra intervención está prohibida.

La utilización simultánea de neumáticos Slick y de neumáticos de lluvia en un mismo kart está prohibido, bajo cualquier circunstancia.

Art. 27 PARQUE CERRADO:

Desde el momento que se exponga la bandera a cuadros, el piloto y su kart ingresará 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, Comisario Deportivo. De ninguna manera se puede retirar el kart si no esta 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.
En PARQUE CERRADO solo podrán estar piloto y un colaborador acreditado, se le informará al comisario deportivo, y será pasible de una sanción.

Art. 28 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 la final, mas 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, "aberturas de motores" 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.

Si un auto es excluido del evento por la Técnica (de un elemento precintado) este perderá todos los puntos que haya conseguido ese día; exceptuando el de presentismo.

Art. 29 DESPRENDIMIENTO DE ELEMENTO DE KART:
Todo kart que por cualquier causa tenga algún elemento desprendido (TOTAL o PARCIALMENTE por ej: "Flameando") haciendo peligrar la integridad física propia o de otros pilotos, como ser: paragolpes, pontones, trompa, escape, cubre cadena o algún elemento de seguridad como por ej Cuellera etc se le mostrara bandera de reparación (negra con circulo naranja), este piloto deberá ingresar a boxes a realizar la reparación de dicho elemento teniendo 2 vueltas para su ingreso, caso contrario se le mostrara bandera negra y quedara excluido de la competencia, perdiendo los puntos correspondientes.
Si el desperfecto le ocurriera faltando 2 vueltas sea serie o final no será apercibido podrá terminar en el estado en que esta el elemento, la decisión será tomada por el comisario deportivo.

Art. 30 BANDERA ROJA:
En caso que se hiciera necesario detener la carrera porque el circuito está bloqueado por un accidente o porque las condiciones climáticas, o de otro tipo hacen que sea peligroso continuar, el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos, ordenarán que se muestre una bandera roja en la línea de llegada.
Simultáneamente, se mostrarán banderas rojas en todos los puestos de banderilleros.
La decisión de parar la carrera sólo puede ser tomada por los Comisarios Deportivos con acuerdo del Director de Carrera.

Cuando la señal para detenerse sea dada:
Todos los karts reducirán de inmediato la velocidad y se dirigirán directa y lentamente a la línea de bandera roja, sabiendo que:
La clasificación será la correspondiente a la vuelta anterior a la última que haya registrado el puntero en el momento que se dio la señal de detención.

Carreras detenidas con bandera roja.
Si una carrera necesita indefectiblemente detenerse se tomarán en cuenta estos puntos:

1) **Si no se han cumplido más de 2 vueltas**, la misma se volverá a largar con la grilla original, los autos pueden ingresar a boxes y reparar. **Deberán pasar al menos 10 minutos para poder volver a largar esta competencia**. Se podrá realizar otra competencia para no detener el organigrama.

2) **Si se han cumplido más de 2 vueltas** pero menos del 75% del recorrido estipulado, los autos quedarán en régimen de parque cerrado, con boxes cerrados (Art. 15.3 RDA). Se tomará una vuelta antes a la bandera roja para los resultados de ese parcial. Y se volverá a largar tal cual los resultados de ese parcial. En el caso de ser una o más series las mismas serán consideradas atípicas. El director de la prueba indicará el momento en que los colaboradores pueden pasar a empujar los karts.

3) **Si se han cumplido mas del 75%** del recorrido programado la competencia se dará por finalizada, otorgando la totalidad del puntaje.

En caso de ser series serán consideradas atípicas.

Art. 31 PENALIZACIONES POR PROBLEMAS EN PISTA:

Si un Kart es considerado causante de una maniobra peligrosa en perjuicio de otro competidor o a cometido falsa largada, 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. 32 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, munidos ambos por sus licencias de Piloto y Concurrente respectivamente.

Art. 33 AMONESTACIONES Y APERCIBIMIENTOS:
La suma de cinco (5) amonestaciones o apercibimientos en un mismo campeonato, aplicada por los Comisario Deportivos o por la Federación Metropolitana implicara 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. 34 RECLAMACIONES O DENUNCIAS:
El derecho a reclamación solo corresponde a los concurrentes, según lo previsto en el RDA.
El reclamo deberá ser dirigido al Director de la Prueba o al Comisario Deportivo, por escrito y acompañado por una caución en efectivo informando su valor por comunicado de la FRAD, dentro de la ½ (media) hora de publicada la clasificación.

Si la reclamación y/o denuncia es procedente, se le reintegrará el importe de la caución al reclamante.

Si no se hace lugar al reclamo, el reclamado podrá solicitar del reclamante, el reintegro de los gastos que ocasionare el reclamo efectuado, y el reclamante perderá, además, la caución abonada.

Art. 35 APELACIONES:
El derecho a apelación solo corresponde a los concurrentes, según lo previsto en el RDA. El mismo deberá realizarse por escrito acompañado por una caución en efectivo que será informando su valor por comunicado de la FRAD, tanto para una apelación deportiva como técnica.
El tiempo para realizar apelación técnica es 1 (una) hora de su comunicación fehaciente de exclusión.
No existe otra forma de apelación."

ART 36 CUADRO DE SANCIONES MULTAS:
Por no asistir a la Reunión de Pilotos
Vuelta de más entrenamiento-Clasificación B/Roja
Vuelta de más entrenamiento-clasificación B/cuadros
Verificación Técnica/Administrativa fuera de hora
Ingresar con carros cuando hay actividad en pista
Ingreso a parque cerrado, calle boxes, asistencia sin autorización
El no-cumplimiento con esta disposición será sancionada por los Comisarios Deportivos con una multa en efectivo informando su valor según comunicado, duplicada en caso de reincidencia. La FRAD CENTRO. será encargada de cobrar dichas multas.

Art .37 DECLARACIONES PUBLICAS: Si algún piloto, concurrente o allegado al mismo, realizara declaraciones de carácter público (a través de cualquier medio –gráfico, radial y televisivo-, o redes sociales –facebook, twiter, etc.-) referidas a la categoría, competencia,

campeonato, autoridades deportivas, dirigentes, instituciones organizadoras, etc., que resultaren agraviantes y/o exponiendo situaciones que no hubieran sido tratadas o aclaradas convenientemente, (Art. 50 RDA), el Comisario Deportivo y el Fiscalizador, se reservan el derecho de solicitar al Comité Ejecutivo de la FR.A.D que considere el caso y eleve las actuaciones la Tribunal de Penas para que aplique sanciones disciplinarias o económicas según crea conveniente en cuanto a forma y duración.

Art. 38 SENSOR:

Ubicación del TRANSPONDER para tomar los tiempos:

La ubicación del transponder para realizar la toma de los tiempos, debe ser la reglamentada. 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 TRANSPONDER debe estar colocado del lado izquierdo del karting, sobre el caño trasero de sujeción de la butaca. (Ver fotos).

MUY IMPORTANTE:
El 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. 39. BINOMIOS:
Cuando dos pilotos requieran ser inscriptos en el campeonato como binomio deberán solicitar por escrito la inscripción como tal, para la totalidad o el resto del torneo.
Para el caso que uno o ambos pilotos hubieran participado en forma individual y obtenido puntos, a partir que soliciten conformar el binomio se le empezaran a sumar los puntos desde ahí para el binomio, los puntos que tuvieran individualmente no serán computados para el binomio.
La disolución debe ser solicitada por escrito con la firma de ambos licenciados.
Para el caso que uno de los pilotos que solicitara el binomio no participara en ninguna carrera y el otro participante fuera al total de las competencias, le serán retirados al binomio los puntos de la carrera efectivamente corrida en la que haya sumado más puntos.
Se deja expresado que los pilotos que conformen el binomio, deberán tener un minino de 3 participaciones de las fechas que componen el campeonato.
En el caso en que uno de los pilotos del binomio sea sancionado con suspensión en cualquier categoría, la sanción se hará extensiva al binomio, y el otro piloto no podrá participar con ese número hasta que la sanción sea cumplida. El piloto no sancionado podrá participar con otro número.
No se podrán constituir binomios las últimas dos fechas del campeonato.

Art. 40 CODIGO DE BANDERAS:
- **BANDERA ARGENTINA O CLUB ORGANIZADOR:** Indica, largada de la competencia, pudiendo ser reemplazada por semáforo.
- **BANDERA ROJA:** Indica interrupción de la carrera. Esta bandera en lo alto y 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.

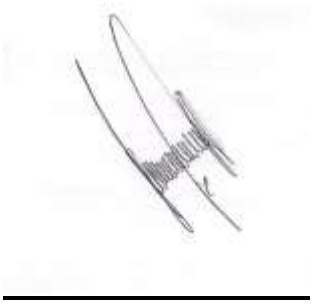
- **BANDERA BLANCA Y NEGRA:** Dividida en dos partes, diagonalmente, mitad blanca y mitad negra. Se levanta quieta con un numero en blanco sobre un cartel señalando él numero al que le corresponde dicha advertencia por conducta antideportiva, es decir un APERCIBIMIENTO.
- **BANDERA NEGRA:** Informa al piloto del coche cuyo numero se exhibe que debe detenerse en su box en la próxima vuelta. EXCLUSION.
- **BANDERA NEGRA CON DISCO NARANJA:** Se exhibe junto con la señalización del numero 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 limites, 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, aun 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, pudiendo ser auxilio o ambulancia.
- **BANDERA AZUL INMOVIL:** Indica que un vehículo más veloz esta 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.
- **CARTEL“SLOW”** Se utiliza además para indicar la neutralización de una competencia.

Se utiliza además para indicar la neutralización de una competencia.
Una manga o carrera podrá ser neutralizada en el caso de que así se considera necesario por el Director de Carrera.
El procedimiento será usado solo si la pista esta obstruida o si los pilotos u oficiales están en un inmediato peligro físico, pero las circunstancias no son suficientes para justificar la detención de la manga o carrera.
La orden de neutralización será considerada dada, cuando en los puestos de Dirección de Carrera y Puestos de Comisarios se muestren banderas amarillas agitadas y un Cartel **“SLOW ”** (Panel amarillo con la palabra **“SLOW ”** en negro, preferiblemente),que serán mantenidos hasta que finalice la neutralización.
Las luces naranjas intermitentes estarán encendidas en la línea de meta.

Cuando la señal de neutralización sea dada, todos los karts deberán alinearse detrás del kart que vaya primero estando totalmente prohibido realizar adelantamientos.
El adelantamiento solo podrá realizarse en el caso de un kart reduzca ostensiblemente su velocidad debido a un problema mecánico.
Durante la neutralización, el piloto en cabeza dictara a velocidad a la que se debe circular, siempre muy moderada, y todos los demás karts deberán mantenerse detrás del mismo en una formación lo más compacta posible, Ningún piloto está autorizado a dejar una distancia mayor a dos karts entre sí mismo y el kart que le precede.
Los karts podrán entrar en el Área de Reparación durante la neutralización, pero no podrán reincorporarse hasta que los oficiales del área lo autoricen. Una vez se reincorpore a la pista, el kart procederá a velocidad reducida hasta llegar al final de la línea de karts tras el líder.

Cuando el Director de Carrera decide el final del periodo de neutralización, las luces naranjas intermitentes en la línea de meta serán apagadas. Esto indicará a los pilotos que la manga o carrera será reanudada en el próximo paso por meta. En la última vuelta de neutralización, los paneles “SLOW ” serán mantenidos y las banderas amarillas se mostraran estáticas.
Durante la última vuelta de neutralización, el kart líder seguirá marcando la velocidad, siempre reducida.
El Director de Carrera indicara la reanudación mostrando la bandera verde en la línea de meta. Los adelantamientos seguirán prohibidos hasta superar la línea de meta al final de la neutralización. Al acercarse a la línea de meta, donde la bandera verde será mostrada por el Director de Carrera, los pilotos solo podrán acelerar después de haber cruzado la línea amarilla anterior a la de meta.
Las banderas amarillas y los paneles “SLOW ” en los puestos de comisarios serán retirados y reemplazados por banderas verdes agitadas. Estas banderas serán mostradas como máximo durante una vuelta.
Todas las vueltas completadas durante la neutralización serán consideradas como vueltas de carrera.
Si la manga o carrera finalizara durante la neutralización, los karts tomaran la bandera de llegada como es habitual, al término de las vueltas previstas para la manga o carrera.
Los adelantamientos solo serán permitidos en el caso de que un kart reduzca su velocidad a causa de un problema mecánico.

……..SALADILLO, 1° DE NOVIMBRE DEL 2025



CERBINO Jorge Horacio
Presidente
FRAD Centro