



ÍNDICE DE LOS REGLAMENTOS

Capítulo I: Legislación deportiva

Artículo 1: Legislación deportiva

Artículo 3: **AUTORIDADES DE LAS COMPETENCIAS:**

Capítulo II: Las Competencias

Artículo 4: Organización de las Competencias

Artículo 5: Lugar de las Competencias

Artículo 6: Denominación de las competencias

Capítulo III: Concurrentes y Pilotos

Artículo 7: Licencias

Artículo 8: Documentación Habilitante

Artículo 9: Edades

Artículo 10: Condiciones

Artículo 11: Formación de los Equipos de Competición

Artículo 12: Representación

Artículo 13: Declaraciones

Capítulo IV: Inscripciones y fechas reservadas

Artículo 14: Inscripciones

Artículo 15: Forma y plazo

Artículo 16: Presentación

Artículo 17: Excepciones

Artículo 18: Campeonato, fechas y fechas especiales con pilotos invitados

Artículo 19: Suspensiones y casos de Fuerza Mayor

Capítulo V: Vehículos admitidos, numeración y calcos

Artículo 20: Vehículos Admitidos

Artículo 21: Números y calcos oficiales

Artículo 21/1 Identificación y Números

Artículo 21/2 Calcos Oficiales y/o publicidad

Capítulo VI: Verificaciones, Boxes y Parque cerrado

Artículo 22: Verificación técnica

Artículo 22/1 Pasaporte Técnico



- Artículo 22/2 Verificación técnica previa
- Artículo 22/3 Verificación técnica
- Artículo 22/4 Sanciones por revisiones Técnicas
- Artículo 23: Boxes
- Artículo 23/1 Salida de Boxes
- Artículo 23/2 Permanencia en Boxes
- Artículo 23/3 Disciplina en Boxes
- Artículo 24: Parque Cerrado y Balanza Oficial
- Artículo 24/1 Parque Cerrado
- Artículo 24/2 Balanza Oficial

Capítulo VII: Procedimientos

- Artículo 25: Reparaciones
- Artículo 26: Competencia detenida
- Artículo 27: Formación de la pre grilla
- Artículo 28: Vueltas previas
- Artículo 28/2 Perdida de posición en vueltas previas
- Artículo 28/3 Abandono en vueltas previas
- Artículo 28/4 Circuitos secundarios
- Artículo 29: Largada
- Artículo 29/1 De las largada:
- Artículo 29/2 Señal de partida
- Artículo 29/3 Largada Predeterminada
- Artículo 29/4 Tiempo de salida a grilla
- Artículo 29/5 Reinicio de largada
- Artículo 29/6 Momento de largada
- Artículo 29/7 Comportamiento en largada
- Artículo 29/8 A: Largada detenida en zig - zag
- Artículo 29/8 B: Largada detenida a la par
- Artículo 29/8 C: Largada en movimiento a la par
- Artículo 29/8 D: Largada detenida a la par múltiple
- Artículo 30: Procedimiento de largada
- Artículo 30/1 Procedimiento de largada detenida
- Artículo 30/2 Procedimiento de largada en movimiento
- Artículo 31: Sistemas de Clasificación
- Artículo 31/1: Sorteo:
- Artículo 31/2 Clasificación con toma de tiempos:
- Artículo 31/3 Clasificación preestablecida
- Artículo 31/4 Clasificación predeterminada
- Artículo 32: Repechaje
- Artículo 33: Grilla Final
- Artículo 33/1 Grilla Final según resultado de la segunda serie:
- Artículo 33/2 Grilla Final por suma de puntos:



Capítulo VIII: Formato de competencia, puntuación y campeonato

- Artículo 34: Formato de Competencias**
- Artículo 35: Sistema de puntuación**
- Artículo 36: Título de Campeón**
- Artículo 36/1 Para todas las categorías:**
- Artículo 36/2 Definición de ganador**
- Artículo 36/3 Los casos de empate**
- Artículo 37: Trofeos**
- Artículo 38: Lugar de entrega de trofeos**

Capítulo IX: Derechos y Obligaciones de los participantes

- Artículo 39: Publicidad oficial**
- Artículo 40: Derecho de imagen**
- Artículo 41: Conformidad**
- Artículo 42: Responsabilidad de participantes**
- Artículo 43: Responsabilidad del organizador**
- Artículo 44: Seguro**
- Artículo 45: Conducta de los Participantes**
- Artículo 46: Disciplina**
- Artículo 47: Antidoping y espirometría:**
- Artículo 48: Reclamaciones**
- Artículo 49: Derecho de revisión**
- Artículo 50: Apelaciones**
- Artículo 50.1 Jurisdicción**
- Artículo 52: De las consideraciones generales**
- Artículo 52/1: Desacato y Falta de ética:**
- Artículo 52/2: Alcance de faltas**
- Artículo 52/3: Cambio de vehículo**

Capítulo X: Vestimenta de Pilotos y asistentes

- Artículo 53: Vestimenta**
- Artículo 54: Presencia en podios**
- Artículo 55: Cámaras**

Capítulo XI: Reunión Obligatoria

- Artículo 56: Reunión de pilotos**



Capitulo XII: Los Circuitos

- Artículo 57: Circuitos
- Artículo 58: Circulación
- Artículo 59: Inmovilización de coches en el Circuito
- Artículo 60: Pistas secundarias
- Artículo 61: Señales con Banderas:
- Artículo 62: Reabastecimiento de Combustible y Lubricantes
- Artículo 63: Banderilleros
- Artículo 64: Sala de reunión
- Artículo 65: Imprevistos
- Artículo 66: Modificaciones
- Artículo 67: Validez
- Artículo 48: Reclamaciones y Apelaciones
- Artículo 49: De las consideraciones generales
- Artículo 49/1 Desacato y Falta de ética:
- Artículo 49/2 Alcance de faltas
- Artículo 49/3 Cambio de vehículo

Capítulo X: Vestimenta de Pilotos y asistentes

- Artículo 50: Vestimenta
- Artículo 51: Presencia en podios
- Artículo 52: Cámaras

Capitulo XI: Reunión Obligatoria

- Artículo 53: Reunión de pilotos
- Artículo 54: Circuitos
- Artículo 55: Circulación
- Artículo 56: Inmovilización de coches en el Circuito
- Artículo 57: Pistas secundarias
- Artículo 58: Señales con Banderas:
- Artículo 59: Reabastecimiento de Combustible y Lubricantes
- Artículo 60: Banderilleros
- Artículo 61: Sala de reunión
- Artículo 62: Imprevistos
- Artículo 63: Modificaciones
- Artículo 64: Validez



Capítulo I: Legislación deportiva

Artículo 1: Legislación deportiva

El Club Uruguayo del Pilotos Autocross (CUPA) organizará el Campeonato Nacional de Karting Tierra, en un todo de acuerdo al Código Deportivo Internacional (CDI), al Reglamento Internacional de Karting de la CIK-FIA, Reglamentaciones FUK, Reglamentos Particulares de cada fecha, así como al presente Reglamento General y mecánico con igual fuerza. El presente reglamento tendrá validez hasta el 31 de diciembre de 2025.

Artículo 2: Definición

Nombre del Campeonato: **NACIONAL KARTING TIERRA CUPA Shifter 200**

Nombre del Organizador: **CLUB URUGUAYO DE PILOTOS DE AUTOCROSS (CUPA)**

Nombre de la autoridad deportiva Nacional: **SECRETARÍA NACIONAL DE DEPORTES**

Entidad Fiscalizadora: **FEDERACIÓN URUGUAYA DE KARTING**

Artículo 3: AUTORIDADES DE LAS COMPETENCIAS:

3/1: - Estas serán aprobadas por el Club CUPA y las competencias Fiscalizadas por F.U.K. en sesión ordinaria, además de las indicadas en el Reglamento de Karting CIK-FIA.

3/2: - Las FUK nombrará los comisarios actuantes.

3/3: - El comisario actuante estará facultado por la FUK para tomar prueba de suficiencia a todo piloto que debute o incluso a un piloto al que se adviertan carencias conductivas que ponen en riesgo su propia seguridad y la de terceros.



Capítulo II: Las Competencias

Artículo 4: Organización de las Competencias

El Club CUPA es el responsable de la organización del Karting Nacional de Tierra y Federación Uruguaya de Karting es la responsable de la Fiscalización de las fechas de los Campeonatos Nacionales de Karting de Tierra.

La FUK tendrá la potestad de autorizar o no, la realización de fechas de campeonato por otros Clubes afiliados en acuerdo con el artículo 18. El pedido de coorganización deberá ser presentado ante la FUK, como mínimo con 90 días de antelación a la fecha de Campeonato que se solicite organizar. El Consejo Directivo fallará ante el pedido dentro del período de 15 días posteriores a la solicitud.

Artículo 5: Lugar de las Competencias

El CUPA organiza las competencias del Campeonato Nacional en los circuitos de tierra y firme ubicados dentro del territorio nacional, una vez homologadas las pistas por el comisario deportivo actuante delegado para cada competencia.

Artículo 6: Denominación de las competencias

Las competencias se llevarán a cabo bajo la denominación de cada categoría.

Campeonato Nacional de Karting de Tierra en la siguiente Categoría:

- a) Única categoría motor 200 CC. 4 tiempos, (motor tipo CG).
- b) Podrán participar motores menores a 200 CC., los cuales no sumarán puntos para el campeonato.

Capítulo III: Concurrentes y Pilotos

Artículo 7: Licencias

Artículo 7/1:

El Campeonato organizado tiene carácter Nacional (art. 18 C.D.I.). Las competencias que componen el campeonato serán accesibles a Concurrentes y Pilotos de todo el país que acrediten Licencias Uruguayas otorgadas por la FUK vigentes para el año en curso.

Artículo 7/2:

En el caso de los extranjeros deberán solicitar acreditación de licencia a la entidad Fiscalizadora local o autoridad CIK/FIA y solicitar el envío de la misma, previo el cierre de inscripciones establecido para cada fecha, como así también la Ficha Medica de su país de origen. Los pilotos extranjeros participantes contabilizarán puntos en el Campeonato Nacional.



Artículo 8: Documentación Habilitante

Todos los aspirantes a pilotos (titulares, suplentes o invitados) y concurrentes deberán presentar al momento de su inscripción las correspondientes Licencias habilitantes expedidas por la FUK para el año en curso.

- a) Los aspirantes a pilotos titulares y suplentes deberán contar con habilitación de deportista específico para Karting o automovilismo, que otorga la Secretaria Nacional del Deporte, División Medicina, la cual deberá estar vigente en todas las fechas del campeonato. (Salvo se utilice como fecha de descarte).
- b) Para los pilotos invitados será igual a los titulares o suplentes salvo que se establecerá por reglamento particular la documentación solicitada por la secretaria de deportes.

Los menores de 18 años además deben tener permiso de menor entregado por el INAU (ROU).

En el caso de los extranjeros deberán presentar la debida documentación por parte de la entidad Fiscalizadora local o autoridad CIK/FIA, previo el cierre de inscripciones establecido para cada fecha, como así también la Ficha Medica de su país de origen.

El piloto que no tenga vigente cualquiera de estos documentos no podrá participar en una Fecha.

Es responsabilidad del piloto tener vigente la documentación.

Será obligación de cada piloto el entregar fotocopia u original de la documentación, su documento de identidad y su Licencia de Conducir (en caso de ser mayor de edad) cada vez que el CUPA / FUK se lo solicite.

En caso de ser mayor de edad y no poseer Licencia de Conducir, deberá firmar una Declaración Jurada al respecto.

Artículo 9: Edades

Desde los 16 años cumplidos a un máximo de 99 años

La edad mínima “cumplida” se refiere a “cumplida” al 1ro. De marzo del año en curso, inclusive.

La edad máxima a considerar será la que el postulante cumpla durante el transcurso de la temporada de que se trate.

Artículo 10: Condiciones

El piloto que no haya participado al menos en una serie o final de este campeonato este año en las pistas de tierra, no podrá participar en la última fecha ni en la fecha que se dispute este campeonato cuando se corra en pista de firme, salvo que no se oponga más de un 30 % de los pilotos anotados para la fecha en ambos casos.

Tanto para las fechas a disputarse en asfalto como para la última fecha los pilotos anotados que se opongan a que un piloto o varios participen deberán comunicar por wasap al número de secretaria del CUPA antes del cierre de inscripciones.



Artículo 11: Formación de los Equipos de Competición

Los integrantes de cada equipo deberán conformar un grupo de hasta 4 personas, a saber: Piloto, Concurrente y hasta 2 Mecánicos. Estos serán los únicos autorizados a permanecer en boxes durante las competencias, debiendo previamente acreditar sus funciones ante las autoridades del CUPA y lucir un distintivo obligatorio en lugar visible.

Estos serán los únicos autorizados a permanecer en boxes durante las competencias.

Se autoriza un mecánico por vehículo en zona de reparación, este mecánico deberá estar identificado con chaleco o remera en color Rojo y numero del kart en Blanco.

Los mecánicos bajo ningún concepto podrán ingresar a la pista para realizar asistencia a los vehículos.

Artículo 12: Representación

El concurrente, o en su defecto el piloto de cada equipo es la única persona autorizada y reconocida por las autoridades de la prueba con la posibilidad de reclamar ante cualquier situación. Debe presentarse cada vez que esto le sea solicitado, ya sea en pista como en reuniones. Deberá realizar sus gestiones ante las autoridades de la competencia, observando un comportamiento caballeresco y deportivo. Toda reclamación que no sea del concurrente o del piloto no será tomada en cuenta.

Artículo 13: Declaraciones

Toda omisión voluntaria, o falsa declaración, falsa documentación presentada será pasible de sanciones a determinar por la comisión de sanciones del CUPA, sin perjuicio de las sanciones que impusiera la FUK.

Capitulo IV: Inscripciones y fechas reservadas

Artículo 14: Inscripciones

Las inscripciones se confirmarán mediante el pago del monto determinado en el reglamento particular realizado por CUPA.

Artículo 15: Forma y plazo

La forma de pago y plazo también se notificará por reglamento particular realizado por CUPA.

Artículo 16: Presentación

Los inscriptos deberán presentarse el día y hora fijada para la competencia y de no hacerlo serán pasibles de sanciones en caso de no justificar debidamente la imposibilidad de concurrencia, perdiendo así también el dinero abonado por concepto de seguro e inscripción correspondiente a dicha competencia. (Salvo se utilice como fecha de descarte)



Artículo 17: Excepciones

Quienes no puedan presentarse a la clasificación podrán ser autorizados por el Colegio de Comisarios Deportivos a largar en el último lugar de la serie que tenga menos maquinas o en la primera en caso de que sean todas iguales.

Artículo 18: Campeonato, fechas y fechas especiales con pilotos invitados

18/1- Para que se otorguen los puntos a los participantes cada fecha se requerirá:

- A. Al menos 8 pilotos inscriptos para la fecha en la categoría.
- B. En el caso que se produjeran roturas, abandonos, o exclusiones por parte de los Comisarios Deportivos, los demás competidores siguen en carrera hasta finalizar la fecha, y puntuaran normalmente para el Campeonato.

18/2- Para ser Campeonato Nacional se deberá disputar como mínimo con la entrega de puntos en un tercio del mismo, de no llegar a cumplirse el tercio de se denominara automáticamente campeonato Uruguayo. Si al calcular el tercio de las carreras no diese un número entero, se calculara la fracción hacia el número entero superior.

18/3- El Campeonato se disputará entre 4 y 10 fechas, existiendo una de descarte.

El CUPA podrá realizar hasta 8 fechas de las antes mencionadas.

La fecha en la que se inscriba con menor cantidad de puntos obtenidos se considerara fecha de descarte. NO SE PUEDE BAJO NINGUN CONCEPTO DESCARTAR UNA FECHA EN LA QUE EL PILOTO NO ESTUVIESE INSCRITO O HAYA SIDO DESCALIFICADO de toda Fecha. Tampoco se puede descartar la última fecha.

18/4- Por otro lado, hasta 2 fechas en el año podrán ser con la modalidad de pilotos invitados determinando el club si realiza esta fecha para todas las categorías en la misma fecha o indistintamente por categoría, corriendo los invitados la clasificación o entrenamiento libre y la segunda serie (competencias en las que no podrán correr los pilotos titulares sin excepción), y el piloto titular correrá la primera serie y la final. Los pilotos invitados deberán cumplir con los **Artículos 7 y 8** de este reglamento. Se define como piloto titular a todo piloto que haya participado en el año en curso. Los puntos obtenidos por el invitado van al titular en el campeonato.

Artículo 19: Suspensiones y casos de Fuerza Mayor

El Club se reserva el derecho de suspender o postergar una competencia antes de comenzado el evento. Durante la realización de un evento las únicas personas autorizadas a suspender o aplazar una fecha o una serie, son los integrantes del COLEGIO DE COMISARIOS DEPORTIVOS, si se dieran las siguientes condiciones:

- A. Mal tiempo reinante
- B. Mal estado de la pista (barro, polvo, etc.)
- C. Falta de seguridad en la pista, en boxes o lugares destinados al público.
- D. Si el número de inscriptos fuera menor a 5 participantes
- E. Que al momento de largar la primera serie no haya más de 5 participantes.
- F. Cualquier otra razón que a juicio del COLEGIO DE COMISARIOS

DEPORTIVOS amerite la suspensión o aplazamiento de una fecha.

Las fechas reservadas para la realización de las competencias serán anunciadas por email, grupos de comunicación, sede de CUPA, o comunicados de prensa, quedando desde ese momento las inscripciones abiertas.

Capítulo V: Vehículos admitidos, numeración y calcos

Artículo 20: Vehículos Admitidos

Serán admitidas todos los vehículos que encuadren dentro de los Reglamento Mecánico de la categoría aprobado por la FUK.

Artículo 21: Números y calcos oficiales

Artículo 21/1: Identificación y Números

Cada máquina inscrita correrá con el número correspondiente a la clasificación general lograda durante el campeonato del año anterior hasta el cuarto puesto o en su defecto el número será asignado por el organizador.

Se deberán colocar en el panel frontal, paragolpes trasero y en el último tramo de los pontones laterales.

El o los números identificatorios serán de color NEGRO en formato clásico macizo (Arial o similar), con un ancho de trazo de 3.0 cm x 15 cm. de alto. Tolerancia +/- 3 mm.

Los números deberán ir colocados dentro de un cuadrilátero de 17 cm de altura x 17 cm de ancho, en los laterales el cuadrilátero será de 17 cm x 22 cm de ancho, el cual deberá ser de fondo blanco con un reborde negro seguido de un reborde blanco. Dichos rebordes deberán ser de un grosor total de entre 0.5 y 1.0 cm.



En la parte superior de los números que van en los pontones laterales, deberá ir la primera letra del nombre, seguida por el apellido y el grupo sanguíneo.

Es responsabilidad de los pilotos mantener siempre visibles estos números.



En caso de no ser visibles o poco visibles para el planillaje, el organizador indicara los cambios a efectuar, en dimensiones y/o colores en el reglamento particular.

Se podrán usar números desde el 00 al 99, no se podrán usar números de 3 (tres) cifras.

En honor y respeto al extinto piloto Gonzalo Rodríguez, el Nro. 5 no se utilizará en la categoría.

No se permitirá salir a los entrenamientos oficiales de la Fecha sin los números correspondientes de acuerdo al presente Reglamento. Se entiende por entrenamientos oficiales los que se realizan el día previo a la Fecha y el día de las Competencias.

Artículo 21/2: Calcos Oficiales y/o publicidad

Cada piloto deberá llevar obligatoriamente en su kart los calcos suministrados por CUPA con la publicidad oficial que ésta determine. Deberán estar ubicados en sitios destacados/visibles, con el piloto dentro del kart, en lugares externos y/o en su indumentaria de competición personal. También será obligatorio llevar un logo de la CUPA suministrado por ésta el que será ubicado en lugar que determine la CUPA. EL CUPA determinará oportunamente las sanciones que se puedan aplicar a aquel piloto que no respete este artículo.

Capítulo VI: Verificaciones, Boxes y Parque cerrado

Artículo 22: Verificación técnica

Artículo 22/1: Pasaporte Técnico

El Pasaporte Técnico es un documento que se encuentra bajo la responsabilidad del Piloto, siendo su integridad y disponibilidad responsabilidad exclusiva de este. La no presentación, rotura o pérdida del Pasaporte Técnico será pasible de sanciones.

Previo a cada Revisión Técnica el piloto/concurrente deberá completar los datos correspondientes a la fecha, los cuales serán verificados por el Comisario Técnico.

Una vez verificados los datos la hoja correspondiente será firmada por el piloto/concurrente y por el Comisario Técnico dando validez a lo allí declarado. El Pasaporte Técnico se mantendrá siempre en poder del piloto y la copia del registro de la fecha correspondiente quedará en poder del Comisario Técnico.



PASAPORTE TECNICO	
	
NUMERO KART	
NOMBRE	APELLIDO
NUMERO PRECINTO CHASIS 1	NUMERO PRECINTO CHASIS 2
NUMERO de LEVA 1	NUMERO de LEVA 2
CATEGORIA	

FICHA DE REVISIÓN		N° KART
FECHA	D/M/A	LUGAR
PRECINTOS		
MOTOR		
CHASIS		
CARBURADOR		
CDI		
TAPA		
OBSERVACIONES		
NEUMÁTICOS		
DELANTERO IZQUIERDO	DELANTERO DERECHO	
TRASERO IZQUIERDO	TRASERO DERECHO	
FIRMA CONCURRENTE	FIRMA TÉCNICO	

Artículo 22/2: Verificación técnica previa

Estará a cargo del comisario técnicos actuante, quienes informaran al Colegio de Comisarios Deportivos sobre dicha revisión para la posterior aprobación o no de los participantes.

Se deberá realizar antes de salir a pista por primera vez en la fecha a los efectos de verificar las condiciones del vehículo y de sus precintos, verificar cubiertas y otros elementos a utilizar en la jornada. Sin dicho trámite el Kart no estará habilitado para participar en las Competencias.

Es obligación de los pilotos y/o concurrentes verificar que se haya efectuado el sellado o firma del pasaporte técnico en su totalidad.

Los karts deberán estar bien presentados, no pudiendo participar kart con mala presencia a criterio de la Comisión Técnica del Club CUPA.

A cada piloto participante, cuyo vehículo sea observado durante la inspección técnica, se le incluirá dicha observación en el campo de "Observaciones" en la hoja correspondiente a la fecha en el "Pasaporte Técnico", conteniendo el informe con las observaciones encontradas y notificando el plazo para corregir las mismas.

El incumplimiento de este punto será pasible de sanción, siendo esto responsabilidad del piloto y/o concurrente.

Artículo 22/3: Verificación técnica

Estará a cargo del comisario técnicos actuante designado por el Club Organizador, se reservará un espacio para la realización y la técnica y se topeará la cantidad de personas en la misma, léase piloto y mecánico de cada kart sometido a la misma.

Las contravenciones, faltas o diferencias constatadas en los karts participantes, al presente



Reglamento se penalizarán con las sanciones que las Autoridades consideren.

En todos los casos de dudas o que no se contemplen en el presente reglamento, la resolución quedara a criterio de las Autoridades de la Prueba de FUK.

Todos los motores y cajas de velocidades de los karts podrán ser precintados por CUPA.

Luego de finalizadas las clasificaciones y las Competencias los Comisarios Deportivos y los Comisarios Técnicos decidirán qué tipo de revisión se realizará.

Los Comisarios Técnicos se reservan el derecho de retirar y/o retener cualquier elemento de los vehículos para ser analizados, aún sin que medie denuncia alguna.

La Comisión Técnica se reserva la opción de poder comparar repuestos con otros homologados depositados en el CUPA.

Se recuerda que los Kart una vez finalizada la clasificación, serie o final se encuentran bajo el régimen de parque cerrado y no podrán retirarse sin la autorización del Comisario Técnico. De ser así serán pasibles de sanción.

La Revisación Técnica final se realizará en la pista o en el lugar que el Comisario técnico decida.

Los Comisarios Técnicos reciben los motores y los transportarán al sitio donde se procederá a llevar a cabo la revisión, en caso de que los motores sean trasladados, los mismos serán puestos en cajas precintadas. Quedándose con un recibo del número de precinto correspondiente a dicha caja.

Ante la negativa del concurrente, piloto o mecánico a realizar la técnica en pista o bien donde el comisario técnico decida, automáticamente dicho competidor quedara excluido de la fecha.

Durante la revisión estarán presentes los Comisarios Técnicos, delegado técnico y el Concurrente o el mecánico designado por este.

También podrán estar presentes los Comisarios Deportivos.

Si en el horario de la revisión no se hiciera presente el Concurrente o el mecánico designado por este, los Comisarios no revisarán el motor.

Los motores podrán ser revisados en ausencia del responsable con previa autorización formal de éste. Si se constatan anomalías, se aplicarán las sanciones pertinentes.

Al momento de presentarse al pesaje, el mismo se realizará en las condiciones en que el vehículo haya terminado la carrera. Si durante el transcurso de la carrera el vehículo se le hubiera desprendido algún elemento, este no podrá ser agregado.

Mientras el piloto espera su pesaje, NO puede recibir saludos de personas externas al Parque Cerrado, NO puede ingerir líquido alguno (salvo autorización de las autoridades) y en caso de medir el aire, debe hacerlo ÚNICAMENTE EL PILOTO.

NOTA: EL PILOTO Y MECÁNICO SERÁN LOS ENCARGADOS DE SUBIR EL KARTING A LA BALANZA



Artículo 22/4: Sanciones por revisiones Técnicas

El o los vehículos que sean descalificados por anomalías técnicas, serán descalificados de la o las carreras anteriormente disputadas en la fecha (clasificación, series o final), perdiendo los puntos obtenidos en ella/s, pero pudiendo continuar la competencia largando del último puesto de la siguiente carrera (serie o final).

Si la descalificación se da en la final, se pierden todos los puntos obtenidos y el lugar en la fecha, salvo que anteriormente se verificara por parte del técnico que el vehículo estaba sin la anomalía, en ese caso se pierden los puntos obtenidos y el lugar desde que se encuentra la anomalía hasta la verificación anterior del técnico.

Ejemplo: Si en la primera serie se pesó y el vehículo estaba bien se perderá los puntos y lugar de la final y la segunda serie, no los de la primera. Siguiendo el ejemplo anterior si perdió un paragolpes en la final y en segunda serie lo tenía, pero el técnico no peso en la segunda serie igual va a perder los puntos hasta la primera serie que fue en la que el técnico puede dar fe que estaba bien.

Artículo 23: Boxes

Artículo 23/1: Salida de Boxes

La salida de boxes a pista será clausurada con una sola advertencia sonora (una bocina ubicada en boxes), o llamada a viva voz por parte del comisario de boxes o auxiliares de boxes quedando después de la misma un tiempo de 2 minutos para salir a pista, no admitiéndose ninguna excepción para aquellos que no pongan en término sus máquinas a disposición de las Autoridades de la Prueba

Artículo 23/2: Permanencia en Boxes

Todas las maquinas que participan en la competencia durante la misma deberán permanecer en boxes, en caso de retirarlas deberán ser autorizadas EN TODOS LOS CASOS por el Comisario Deportivo. Luego de finalizado el horario de la última competencia del día las maquinas podrán ser retiradas normalmente. En caso de que una maquina fuera retirada durante la competencia SIN AUTORIZACION de los Comisarios Deportivos será pasible a sanciones.

Artículo 23/3: Disciplina en Boxes

El piloto es el responsable del orden y la disciplina de su propio BOX. Solo las personas habilitadas por cada auto podrán hacer señales únicamente desde la barrera de seguridad de la zona asignada, pero bajo ninguna circunstancia podrán ingresar al circuito. De constatarse que algún integrante de su equipo se encuentre dentro del circuito sin la acreditación, o autorización correspondiente de los Comisarios Deportivos actuantes será sancionado inmediatamente.-

Artículo 24: Parque Cerrado y Balanza Oficial

Artículo 24/1: Parque Cerrado

Al finalizar su participación en una competencia o clasificación, todos los vehículos deben ser conducidos a un recinto especial bajo la supervisión del Comisario Técnico, quedando en régimen de PARQUE CERRADO, y del que podrán ser retirados solo con la autorización del Comisario



Técnico.

Por cada vehículo que ingresa a Parque cerrado deberá haber un (1) mecánico junto al portón de entrada A LA ORDEN DEL COMISARIO TECNICO. La no observancia de lo anunciado será pasible de sanciones.

Los vehículos que no ingresen a parque cerrado sin autorización, serán descalificados de la competencia, además podrán ser multados y ser pasibles de otras medidas que pudieran tomarse.

Artículo 24/2: Balanza Oficial

En Parque Cerrado los vehículos que el comisario técnico considere pasaran por Balanza Oficial, única como medio de pesaje para todo tipo de control, que será la que provea el club.

En el caso de romperse la balanza oficial se podrá lacrar los autos y llevarlos a pesar al lugar que dispongan las autoridades.

Capítulo VII: Procedimientos

Artículo 25: Reparaciones

Previo a la largada de una competencia solo se podrá recibir asistencia externa en la calle de boxes o zona de reparación. Después que el vehículo se ha puesto en movimiento y necesite ayuda externa, podrá ser empujado hasta la salida a pista. Si en esa distancia no arranca, el vehículo debe regresar a calle de boxes o zona de reparación. Luego de subsanado el problema podrá largar desde la salida de (zona de reparación) en el lugar de entrada a pista, cuando el oficial actuante (Banderillero) lo habilite luego de pasar el pelotón.

En caso de Carrera Detenida, las reparaciones en grilla de partida no están permitidas.

Si tuviera un desperfecto y se detiene dentro de la pista durante el desarrollo de la competencia, no pueden recibir ayuda externa.

Si el piloto se detiene para reparar durante el desarrollo de cualquiera de las dos series o en la final, en ZONA DE REPARACION, podrá reparar por sus propios medios o con la asistencia de 1 (un) mecánico autorizado a ingresar por los Comisarios Deportivos. Ambos están autorizados a recibir los elementos necesarios para solucionar el problema.

Los vehículos que quedan en pista en carrera, deben ser levantados ÚNICAMENTE por el vehículo de auxilio oficial de la carrera.

Artículo 26: Competencia detenida

En caso de ser detenida una competencia por razones de fuerza mayor se deberá actuar de la siguiente manera:

Se detiene la competencia con bandera roja, los pilotos se dirigirán en régimen de parque cerrado a calle de boxes para esperar instrucciones.

Si se han recorrido menos de 2 (dos) vueltas, se reiniciará la competencia, en las posiciones originales de largada y con la misma cantidad de vueltas.



Si se han recorrido 2 o más vueltas será decisión del director de prueba reiniciar la misma, se reiniciará la competencia según las posiciones de la vuelta anterior a ser detenida, y se la completará con las vueltas pendientes.

Si se ha recorrido 2 o más vueltas y se diera por finalizada la competencia con Bandera Roja, se clasificará por la vuelta anterior a ser detenida. Los pilotos se dirigirán al Parque Cerrado.

En los casos de detención de la competencia por lluvia, para su posterior inicio se podrán, con asistencia externa, realizar ajustes de puesta a punto y reparaciones que no impliquen el cambio del conjunto motor, chasis y corona.

En caso de carrera detenida, las reparaciones en calle de boxes serán ÚNICAMENTE autorizadas por los Comisarios Deportivos.

Artículo 27: Formación de la pre grilla

La misma se organizará en el mismo lugar de la grilla, en caso contrario será comunicado en reglamento particular o en el tablón oficial de comunicaciones.

Artículo 28: Vueltas previas

Artículo 28/1: Numero de vueltas previas

Si el director de prueba decide dar vueltas previas, el número de vueltas previas será indicado por el oficial de largada, pudiendo ser hasta 6 vueltas previas. Quedan prohibidos los adelantamientos so pena de sanciones.

Artículo 28/2: Perdida de posición en vueltas previas

Si un piloto por cualquier razón pierde su posición en la vuelta previa, no se le permitirá reubicarse en su posición original debiendo ser pasado por toda la formación de competidores que se aprestan a largar la competencia, podrá largar desde el último lugar si no tiene que entrar en zona de reparación. En caso de entrar en zona de reparación podrá largar desde la salida de (Zona de reparación) en el lugar de entrada a pista, cuando el oficial actuante (Banderillero) lo habilite luego de pasar el pelotón.

Artículo 28/3: Abandono en vueltas previas

En el caso de que un piloto abandone en la vuelta previa el lugar quedara libre.

Artículo 28/4: Circuitos secundarios

Con el afán de reubicarse en su posición de largada, se prohíbe el uso de cualquier otra pista que no sea la utilizada para la carrera.



Artículo 29: Largada

Artículo 29/1: De las largada:

Se establece que la salida a pista, se permitirá el acceso solamente al competidor.

Si algún vehículo quedara detenido en la largada y no arrancase en un periodo de 20 segundos después de largada la competencia, quedará excluido de la misma y deberá ubicarse en el lugar seguro más próximo posible.

Artículo 29/2: Señal de partida

La señal de partida debe ser dada por medio de semáforo o Bandera dependiendo escenario, sujeto a criterio del Director de la Prueba actuante.

Artículo 29/3: Largada predeterminada

El tipo de largada será en movimiento y a la par cualquier cambio se debe especificar en el Reglamento Particular de la prueba antes de comenzar la competencia o en el tablón oficial en caso de comenzada la competencia.

Artículo 29/4: Tiempo de salida a grilla

El acceso desde boxes a grilla será clausurado 5 minutos antes de cada largada.

Artículo 29/5: Reinicio de largada

Si se considera por parte del largador, Director de la Prueba o Comisarios Deportivos, que un competidor ha sido perjudicado por el error de otro piloto, estos podrán detener la “vuelta previa” y reiniciar el procedimiento de largada nuevamente, sobre la base de la grilla original o permitir al piloto perjudicado reubicarse en su posición.

En caso de repetidas falsas largadas o incidentes en la o las vueltas previas, el Director de la Prueba, podrán detener el procedimiento de largada por medio de una Bandera Roja e informar a los Comisarios Deportivos, quienes podrán sancionar a los involucrados.

De acuerdo a las circunstancias, se instrumentará un nuevo procedimiento de largada inmediatamente o dentro del menor tiempo posible.

Las posiciones en la grilla serán las mismas que en el procedimiento original, salvo que otra cosa resolvieren los Comisarios Deportivos conforme a lo antedicho. Todos los pilotos presentes en la grilla, sumados a quienes pudieran estar en la zona de reparación o pre grilla serán incluidos para largar una nueva Vuelta Previa.

Artículo 29/6: Momento de largada

El largador podrá dar la señal de largada ni bien se encuentre satisfecho con la formación.

Artículo 29/7: Comportamiento en largada

Cualquier intento de adelantamiento, demorar la largada, o salir de los carriles señalados antes de que se de la señal de largada deberá ser sancionado según lo considere el comisario deportivo.

Artículo 29/8 Tipos de largada

Artículo 29/8 A: Largada detenida en zig - zag

La largada de cada prueba será dada por los procedimientos habituales, con los vehículos alineados en zig- zag de uno en uno con los motores en marcha y los vehículos detenidos.

Artículo 29/8 B: Largada detenida a la par



La largada de cada prueba será dada por los procedimientos habituales, con los vehículos alineados dos carriles a la par, a dos metros cada carril, separados por un vehículo de distancia por fila con los motores en marcha y los vehículos detenidos.

Artículo 29/8 C: Largada detenida a la par múltiple

Se establece por reglamento particular

Artículo 29/8 D: Largada en movimiento a la par

Se formarán en el orden establecido de forma apareada de a 2 en 2.

Los punteros regularan la velocidad no pudiendo superar la segunda marcha.

Si vienen apareados y uno no continua se deja el lugar libre no se ocupa.

Artículo 30: Procedimientos de largada

Artículo 30/1 Procedimiento de largada detenida

1: Grilla

La grilla de partida estará constituida a la par salvo que el director de prueba considera que se deba hacer en zig – zag.

2: Habilitación

Una vez formada la grilla de partida y bajo indicación de bandera verde al final de la misma se indicará con el cartel de “LUZ” (trasera de seguridad amarilla) que todos los vehículos deben encender la misma, los pilotos “están a las órdenes del Largador o el Director de la prueba” y no pueden recibir ningún tipo de ayuda exterior.

3: Comienzo con semáforo

Bajado el cartel de Luz se iniciará la serie de encendido de 5 luces rojas, una por segundo

El inicio de la competencia se realizará al apagarse totalmente el semáforo

Atención. En caso de Largada Demorada se procederá en el siguiente orden:

Se encenderán las luces amarillas intermitentes

Se apagan las rojas

Se apagan las amarillas

A partir de allí comenzará todo el procedimiento nuevamente desde el cartel de Luz una vez solucionado el inconveniente

3: Comienzo con bandera

Con Bandera:

Bajado el cartel de Luz se levantará la bandera del club y se dejará inmóvil por encima de la cabeza del largador.



El inicio de la competencia se realizará al bajar la bandera.

Atención. En caso de Largada Demorada se procederá en el siguiente orden:

Se mostrará bandera amarilla mientras se mantiene inmóvil la bandera del club, luego se recogen las mismas.

A partir de allí comenzará todo el procedimiento nuevamente desde el cartel de Luz una vez solucionado el inconveniente.

Artículo 30/2 Procedimiento de largada en movimiento

1: Grilla

Se formarán en el orden establecido de forma apareada de a 2 en 2.

Los punteros regularan la velocidad no pudiendo superar la segunda marcha.

2: Habilitación

Se deberá prender la luz (trasera de seguridad) al ingresar a la pista, los pilotos “están a las órdenes del Largador o el Director de la prueba” y no pueden recibir ningún tipo de ayuda exterior.

3: Comienzo con semáforo

En el momento que se apaguen las luces Rojas del semáforo comenzará la carrera.

Se puede comenzar a pasar en cuanto se apaguen las luces, no necesita pasar por debajo del semáforo (eso es para los relanzamientos).

Si vienen apareados y uno no continua se deja el lugar libre no se ocupa.

Atención. En caso de Largada Demorada se procederá en el siguiente orden:

Se encenderán las luces amarillas intermitentes

Se apagan las rojas

Se apagan las amarillas

A partir de allí darán una vuelta extra para comenzar el procedimiento nuevamente.

En caso de mostrarse la bandera Roja se detiene el procedimiento debiendo dirigirse a calle de boxes esperando instrucciones.

3: Comienzo con bandera

Se levantará la bandera amarilla.

El inicio de la competencia se realizará al bajar la bandera amarilla al tiempo que levanta la bandera verde.

Se puede comenzar a pasar en cuanto se levante la bandera Verde, no necesita pasar por la línea de sentencia (eso es para los relanzamientos).

Si vienen apareados y uno no continua se deja el lugar libre no se ocupa.

Atención. En caso de Largada Demorada se procederá en el siguiente orden:



Se mantendrá la bandera amarilla para que den una vuelta extra o se mostrara la bandera Roja en caso de tener que detener el procedimiento debiendo dirigirse a calle de boxes esperando instrucciones.

Artículo 31: Sistemas de Clasificación

Artículo 31/1: Sorteo:

Se sorteará el orden correlativo de clasificación, en presencia de aquellos pilotos que así lo deseen.

Artículo 31/2: Clasificación con toma de tiempos:

Las clasificaciones se desarrollaran en una, dos o tres mangas (A-B-C). De acuerdo al número de participantes presentes a la hora fijada para el comienzo de la prueba, serán tandas de no más de 10 minutos, tomándose los tiempos de todas las pasadas y tomándose el mejor tiempo de todos para ordenar la clasificación, de haber empate se tomara el segundo mejor tiempo.

Si el sistema de cronometraje no funcionara (ej: transponder), el director de la misma de acuerdo con los comisarios deportivos sorteara el orden correlativo para salir a clasificar, en presencia de aquellos pilotos que así lo deseen. La Clasificación se realizará con la participación de la maquina lanzada registrándose el tiempo sobre dos vueltas a la pista a efecto de completar el mejor de ambos. Se permitirá como máximo 2 giros a la pista a efectos de calentamiento de motor, después de los cuales se bajará la bandera del club. Los tiempos serán registrados por el equipo de cronometristas.

POLE POSITION. El primer lugar, será adjudicado a aquél piloto que haya logrado completar el circuito en el menor tiempo de vuelta. Los demás competidores se ordenarán también en función del mejor tiempo de vuelta logrado por cada uno de ellos.

En caso de empate, se decidirá por el tiempo de la segunda mejor vuelta lograda por cada piloto involucrado, en caso de subsistir el empate se decidirá por sorteo entre los competidores que empataron.

En casos especiales o de falta de tiempo la Clasificación podrá formarse por sorteo siendo los números salidos en lugar impar los conformantes de la primera serie A y los salidos en lugar par los de la primera serie B.

Se deberá participar de acuerdo al programa oficial, pero si las condiciones de seguridad lo exigiesen el Director de la prueba conjuntamente con los Comisarios Deportivos podrán modificar dicho programa en lo que hace a clasificación, cantidad de máquinas y de series a disputarse.

El piloto que por cualquier razón haya entrado a boxes o zona de reparación en clasificación, será descalificado de la clasificación.

El piloto que por cualquier razón haya entrado a parque cerrado no podrá continuar con la Clasificación

Los vehículos que se quedan en pista, en clasificación deben ser levantados ÚNICAMENTE por el vehículo de rescate de la organización de carrera.

Todo piloto que durante la clasificación reciba ayuda externa quedará excluido.

Si un competidor alcanza a otro durante las Clasificaciones no se admitirán ninguna clase de



reclamos por este motivo.

El Transponder deberá ir colocado en la cara externa posterior de la butaca, se entregarán a cada piloto, con el cual se desarrollarán los cronometrajes y Competencias o entrenamientos.

Es obligación de cada piloto el uso de estos transponder para quedar registrada su participación en las salidas a pista.

En caso de fallar el sensor asignado durante la clasificación, al piloto se le cambiará el mismo debiendo largar al final de su categoría, no podrá volver a clasificar.

Si fallara durante el desarrollo de la Competencia se decidirá su posición por la filmación de la línea de llegada y/o se tomará el planillaje manual realizado como respaldo si lo hubiera.

Definición de TOTAL ADMITIDO: Es el total de competidores que admite la pista donde se está disputando la fecha.

Artículo 31/3: Clasificación preestablecida

La clasificación será determinada de la siguiente manera:

Se invierte el orden de las 10 primeras posiciones de la final de la fecha anterior y si no se corrió la final, se formará un orden con el resultado de las ultimas series disputadas en la fecha anterior, tomando la manga A para marcar el lugar uno y se invierte el orden de los seis primeros.

Desde la posición 7 hacia atrás, se mantiene la posición de largada según el orden establecido anteriormente.

Se consideran los vehículos que realizaron más de una vuelta en la final anterior.

En caso de no haber participado en la fecha anterior, los últimos lugares se ordenarán respetando el orden del campeonato y los nuevos a sorteo.

Artículo 31/4: Clasificación predeterminada

El o los competidores que no hayan cumplido con las pruebas de clasificación podrán ser autorizados por el Director de la Prueba de acuerdo con los Comisarios Deportivos, a largar en el último lugar de la grilla. De ser más de una maquina se sorteará el lugar de largada.

Artículo 32: Repechaje

Se arma con los competidores que no clasificaron directo a la final, en el mismo orden establecido para la grilla final.

Artículo 33: Grilla Final

a - El primer lugar larga del lado de la cuerda interna salvo que pida 30 minutos antes cambio de lugar.

b - En caso de estar formada la grilla y un vehículo abandone en la vuelta previa, se deja el lugar libre.

c - Todas las maquinas participantes de la final deberán obligatoriamente dar las vueltas previas que disponga el director de la prueba



Artículo 33/1 Grilla Final según resultado de la segunda serie:

La grilla se forma según orden de llegada de la segunda serie siendo el primero, el ganador de la segunda serie del grupo A, luego completan la grilla según orden de la primera serie.

Por lo tanto:

La posición 1 de largada de la final, la marca el ganador de la segunda serie del Grupo A.

La posición 2 de largada de la final, corresponde al ganador de la segunda serie del Grupo B.

La posición tres, al 2° del Grupo A.

La posición cuatro, al 2° del Grupo B.

Y así sucesivamente, hasta completar el TOTAL ADMITIDO.

En caso de haber más pilotos que el TOTAL ADMITIDO la grilla se forma con el (TOTAL ADMITIDO MENOS 4) y esos cuatro lugares se completan con los primeros resultados del repechaje.

Artículo 33/2: Grilla Final según resultado de la segunda serie

La grilla se forma según orden de llegada de la segunda serie siendo el primero, el ganador de la segunda serie del grupo A, luego completan la grilla según orden de la primera serie, hasta completar el TOTAL ADMITIDO.

Capítulo VIII: Formato de competencia, puntuación y campeonato

Artículo 34: Formato de Competencias

La competencia constara de una clasificación, una serie o dos series según horario solar, (un repechaje en caso de que haya más autos del Total admitido en condición de correr la final) y una final. (En el caso de que una categoría superar el máximo admitido en pista se organizara de no dar el horario solar en una serie y final la fecha)

De acuerdo al número de máquinas participantes o retraso en los horarios las autoridades podrán determinar el número de máquinas que largan cada serie y el número de series a disputarse.

Queda establecida la vuelta de honor para el ganador de la final de cada fecha.

Las competencias se podrán organizar con el formato de vuelta Joker especificando su reglamentación por reglamento particular.

En los casos que el número de competidores exceda el máximo admitido por la pista se organizara en dos grupos A y B:



Primera fecha:

- Clasificación: Se clasifica **según Art.31** (se define en reglamento particular)
- Grilla de partida Primera Serie:
 - Grupo A - en orden impar, según clasificación.
 - Grupo B - en orden par, según clasificación.
- Grilla de partida Segunda Serie:
 - Grupo A - en orden de llegada de la primera serie.
 - Grupo B - en orden de llegada de la primera serie.
- Grilla Repechaje: **Según Art. 32**
- Grilla de partida Final: **Según Art. 33/2 (por llegada)**

Segunda Fecha en adelante:

- Clasificación: Se clasifica según detalle en **Art.31/3 (Preestablecida)**
- Grilla de partida Primera Serie: Con el orden de clasificación preestablecida se forman los grupos A y B.
 - Grupo A - en orden impar, de clasificación.
 - Grupo B - en orden par, de clasificación.
- Grilla de partida Segunda Serie:
 - Grupo A - en orden de llegada de la primera serie.
 - Grupo B - en orden de llegada de la primera serie.
- Grilla Repechaje: **Según Art. 32**
- Grilla de partida Final: **Según Art. 33/2 (por llegada)**



Artículo 35: Sistema de puntuación

El puntaje a otorgar por fecha:

Presentación en Pista	8 puntos
Clasificación 1er puesto (pole)	3 puntos

Puntaje de acuerdo a orden de llegadas en las series:

1. 15 puntos	2. 14 puntos
3. 13 puntos	4. 12 puntos
5. 11 puntos	6. 10 puntos
7. 9 puntos	8. 8 puntos
9. 7 puntos	10. 6 puntos
11. 5 puntos	12. 4 puntos

Del 12 en adelante a todos los participantes se les otorgara 4 puntos.

Puntaje de acuerdo al orden de llegada en la final:

1. 26 puntos	2. 24 puntos
3. 22 puntos	4. 20 puntos
5. 18 puntos	6. 17 puntos
7. 16 puntos	8. 15 puntos
9. 14 puntos	10. 13 puntos
11. 12 puntos	12. 11 puntos
13. 10 puntos	14. 9 puntos
15. 8 puntos	16. 7 puntos
17. 6 puntos	18. 6 puntos

Del 17 en adelante a todos los participantes se les otorgara 6 puntos.

El puntaje de la fecha será la suma de los puntos obtenidos por la pole obtenidos en la clasificación por tiempos (no en caso de sorteo, clasificación preestablecida o sorteo), las series más los obtenidos en la final.

Si por algún motivo se suspende la carrera durante el desarrollo de la misma, se otorgarán los puntos obtenidos por ambos grupos de una misma categoría hasta el momento de la suspensión. Ejemplo: Si se suspende en la segunda serie A el grupo B no disputo los puntos de la segunda serie por lo tanto se tomarán los puntos de presentación más los de clasificación si corresponde y los de la primera serie para la fecha.

Para recibir puntos en la serie o final se deberá completar por lo menos una vuelta en cada una.



Durante el transcurso de este campeonato podrá haber fechas con puntajes especiales, por ejemplo x 1,5 o 2 o el múltiplo que se considere, este régimen especial es considerado para todas las categorías en conjunto o en forma separada, el cual será comunicado en el reglamento particular de la prueba.

El club podrá realizar hasta 3 eventos en el año con el fin de promocionar el deporte y las actividades del club, la participación en los mismos generará la obtención de 5 a 10 puntos para este campeonato y será comunicado en el grupo oficial de WhatsApp en conjunto con el reglamento particular.

Artículo 36: Título de Campeón

Artículo 36/1 Para todas las categorías:

El competidor que logre acumular la mayor cantidad de puntos descartando la fecha con menor cantidad de puntos obtenidos será declarado Campeón.

Aclaración: no se podrá descartar la última fecha.

NO SE PUEDE BAJO NINGÚN CONCEPTO DESCARTAR UNA FECHA EN LA QUE EL PILOTO NO ESTUVIESE INSCRITO O HAYA SIDO DESCALIFICADO DE LA TOTALIDAD DE LA FECHA.

Artículo 36/2 Definición de ganador

Es el que gana la final o el que suma más puntos en la fecha si no se llega a correr la final.

La fecha de descarte no podrá ser considerada como carrera ganada, ni se considerará para el campeonato en caso de empate de puntos.

Artículo 36/3: Los casos de empate

Los casos de empate, se definirán a favor de quien haya obtenido más primeros puestos, y de subsistir el empate de igual forma con el segundo puesto y así sucesivamente hasta lograr el desempate, de seguir el empate se resolverá a favor de quien haya obtenido más pole, y en el caso que continua el empate se tomará en cuenta los tiempos de clasificación si los hubiera, durante todas pruebas.

Artículo 36/4: Campeonato Master

Se entiende por Piloto Master de una categoría a todo piloto de la misma que:

- No haga podio (1, 2, 3, 4, 5) más de dos veces en cualquier final de la categoría en el año en curso salvo en la última fecha.
- No haya salido campeón de Karting.
- No este dentro de los 10 primeros del ranking del año anterior.
- No haya ganado ninguna fecha del campeonato del año anterior.



- El piloto Master que haga podio general no recibe trofeo.
- Todo piloto master puede rechazar tal condición para competir solo por el campeonato general enviando un WhatsApp al celular de la secretaria oficial CUPA 091 272 828 comunicando la decisión de no integrar la categoría Master.
- En la carrera de invitados podrá participar de invitado cualquier piloto que no esté ranqueado en el campeonato actual de la categoría.

Artículo 37: Trofeos

En cada competencia el club otorgará trofeos o copas a los 3 primeros puestos de la final general y en la categoría Master se entregarán a los tres primeros que no entren dentro de los 3 primeros puestos de la general.

Al término del Campeonato se entregará trofeos o copas a los 3 primeros puestos de la general y a los 3 primeros de la categoría Master.

El piloto Master que haga podio general no recibe trofeo.

Artículo 38: Lugar de entrega de trofeos

Los trofeos y premios para competencias y final del Campeonato serán entregados en lugar y fecha a determinar por el club.

Capítulo IX: Derechos y Obligaciones de los participantes

Artículo 39: Publicidad oficial

Al inscribirse los participantes autorizan a la Comisión Organizadora a colocar en los vehículos el logo de CUPA y publicidad acordada por el club para promocionar las competencias, en todos los casos con el análisis de los pilotos para no interferir con su publicidad propia, pero deben colocarse todos los calcos entregados por el club, y deben permanecer por el periodo de tiempo que el club disponga.

Artículo 40: Derecho de imagen

Los participantes se obligan a presentarse personalmente y/o con sus máquinas en los actos, reuniones que la organización fije antes y después de las competencias, para promoción de las mismas; también el organizador puede usar libremente sus nombres, fotografías e imágenes con el mismo fin.

Artículo 41: Conformidad

Al inscribirse cada equipo declara por sí mismo el conocer y aceptar de conformidad a las disposiciones reglamentarias que rigen la práctica del deporte automotor y todas las disposiciones emitidas por FUK en un todo de acuerdo al Código Deportivo Internacional (CDI) y sus anexos, al



Reglamento Internacional de Karting de la CIK-FIA, el RDN, los reglamentos particulares y el presente reglamento general oportunamente, comprometiéndose a respetarlas, hacerlas respetar y renunciar y/o recurrir por cualquier motivo a árbitros o tribunales por hechos derivados de la organización o desenvolvimiento de las competencias reconociendo como única jurisdicción competente el ACU.

Artículo 42: Responsabilidad de participantes

Todos los participantes intervienen bajo su responsabilidad, el Club no asume ningún tipo de responsabilidad por daños y/o accidentes que los competidores pudieran sufrir u ocasionar a terceros o a sus bienes durante el desarrollo de la competencia.

Todos los pilotos y/o concurrentes por el solo hecho de inscribirse y/o participar en una Fecha de Campeonato Nacional, de Campeonato Karting CUPA Tierra o en pruebas extra-campeonato, lo hará bajo su absoluta responsabilidad o la responsabilidad de padres o tutores en el caso de menores de edad, no siendo en ningún caso el CLUB URUGUAYO DE AUTOCROSS (CUPA), el Club organizador o las autoridades de la prueba responsables de los daños o accidentes que pudiesen ocasionarse a sí mismos o a terceros, ya sea durante los entrenamientos como durante las Competencias, o sea que todos los pilotos, concurrentes mecánicos o cualquier otra persona ligada a los pilotos intervinientes, eximen de hecho y de derecho y desligan de toda responsabilidad civil o penal al CUPA, FUK , al Club organizador y sus respectivas autoridades y a las autoridades de las competencias. El CUPA y La Federación Uruguaya de Karting tendrá una Comisión de Seguridad y Pista la que elevará en forma permanente informes al Consejo Directivo sobre el estado de los circuitos y la seguridad de los mismos, recomendando y sugiriendo las mejoras que entienda pertinentes.

Artículo 43: Responsabilidad del organizador

El Club no asume ningún tipo de responsabilidad sobre declaraciones, imágenes, videos o cualquier tipo de publicaciones en las redes sociales, páginas web, medios de prensa, y eventuales daños o agresiones que los competidores pudieran sufrir u ocasionar a terceros o a sus bienes durante, antes y después del desarrollo de la competencia.

Artículo 44: Seguro

LAS COMPETENCIAS ESTARÁN ASEGURADAS CONTRA TERCEROS POR UNA CIFRA MÍNIMA DE U\$S 200.000. LA PÓLIZA Y SUS CLÁUSULAS CUBRIENDO DICHA CIFRA DEBERÁN SER PRESENTADAS EN EL ACU HASTA UN MÁXIMO DE 15 DÍAS HÁBILES PREVIO AL INICIO DEL CAMPEONATO.

Artículo 45: Conducta de los Participantes

Desde el momento de la inscripción en una fecha del campeonato hasta la finalización de este, los participantes y sus colaboradores, respetaran todas las disposiciones y reglamentos vigentes comprometiéndose a acatar las indicaciones que se les sean impartidas por las autoridades del mismo.

Artículo 46: Disciplina



Los pilotos, concurrentes y demás integrantes del equipo, serán directamente responsables del comportamiento de su equipo y entorno en boxes, pista, parque cerrado, redes sociales, reuniones del club, etc. Debiendo acatar las instrucciones impartidas por las autoridades de la prueba. La reiteración de faltas, inobservancia de las instrucciones dará lugar a sanciones que podrán ir desde multas, recargo de tiempos, o retraso de las posiciones de las pruebas que tome parte el piloto y/o concurrente, hasta la descalificación de la competencia. Todas estas sanciones u otras serán de acuerdo preceptuado en el Artículo 1 LEGISTACION DEPORTIVA del presente reglamento notificadas al ente fiscalizador.

Cualquier declaración, acto o escrito que cause un perjuicio moral o material a la FUK o CUPA, a sus órganos, a sus miembros o a sus directivos, será pasible de sanción.

Artículo 47: Antidoping y espirometría:

Los pilotos o integrantes del equipo deberán efectuar las pruebas de antidoping y/o espirometría si así lo dispusieran las autoridades de la prueba, debiéndose presentar con documento de identidad. El plazo para presentarse a la espirometría será de 60 minutos una vez notificados.

Artículo 48: Reclamaciones y Apelaciones

Artículo 48: Reclamaciones

El procedimiento para las reclamaciones y apelaciones se ajustará a las disposiciones contenidas sobre el particular en el CDI, Resoluciones Nacionales de la FUK, RPP, reglamentos mecánicos y el presente reglamento General.

Se podrá realizar reclamaciones por escrito indicando que serán publicadas en el tablón oficial y formarán parte del cierre de carrera.

Artículo 48.1 Derecho de reclamación

(Referencia artículo 13.1 del CDI salvo el 48.4.2)

48.1.1 El derecho de reclamación sólo corresponderá a los concursantes.

48.1.2 Varios concursantes no pueden presentar una reclamación conjunta.

48.1.3 Un Concurante que desee presentar una reclamación contra más de un Concurante debe presentar tantas reclamaciones como los Concurantes estén implicados en la acción correspondiente.

Artículo 48.2 Presentación de la reclamación (Transcripción del artículo 13.2 del CDI)



48.2.1 Se puede presentar reclamación contra:

- la Inscripción de los Concursantes o de los Pilotos,
- la distancia anunciada de la carrera,
- el Hándicap,
- la composición de una manga o final,
- cualquier supuesto error, irregularidad o infracción del reglamento que suceda durante una Competición,
- la supuesta no conformidad de los vehículos con los reglamentos, o
- la clasificación provisional establecida al final de la Competición.

Artículo 48.3 Plazos de reclamación (Referencia artículo 13.3 del CDI)

Reclamación contra	Plazo límite
48.3.1 Inscripción de un Concursante o Piloto	Como máximo dos horas después del cierre de las verificaciones técnicas previas de los vehículos
48.3.2 Distancia del recorrido	
48.3.3 Hándicap:	A más tardar una hora antes de la salida de la Competición o tal y como se precisa en el reglamento deportivo aplicable o en el Reglamento Particular.
48.3.4 Composición de las mangas o final	Como máximo treinta minutos después de que se haga pública la composición de una manga o final, salvo especificación en sentido contrario del reglamento deportivo o Reglamento Particular aplicable.
48.3.5 Cualquier supuesto error, irregularidad o infracción del reglamento que ocurra durante una competición,	Como máximo treinta minutos después de que se haga pública la clasificación provisional, salvo que: <ul style="list-style-type: none">- los comisarios estimen que cumplir el plazo de treinta minutos sería imposible- en caso de problemas técnicos relacionados con el tablón de anuncios, o
48.3.6 Reclamaciones que se refieran a un supuesto incumplimiento del reglamento por algún vehículo	



48.3.7 Clasificación establecida al final de la Competición

- que haya disposición en sentido contrario en el reglamento deportivo aplicable o en el Reglamento Particular.

Artículo 48.4 Presentación de la reclamación

48.4.1 Toda reclamación deberá presentarse por escrito, y debe especificar:

- el reglamento correspondiente
- las preocupaciones de la parte que reclama, y
- contra quién se presenta la reclamación, cuando proceda.

Cuando haya varios Concursantes implicados, se presentará una reclamación por separado contra cada Concursante implicado.

Cuando estén implicados varios vehículos del mismo Concursante, se presentará una reclamación por separado para cada uno de los vehículos implicados.

48.4.2 Toda reclamación deberá ir acompañada de una caución de U\$S 0 salvo la reclamación que refiera a incumplimiento de vehículos con respecto a los reglamentos técnicos cuyo valor será de U\$S 400 (dólares americanos cuatrocientos)

Dicha caución solo se reembolsará si se reconoce que la reclamación estaba fundada, o por estricta justicia.

48.4.3 En el caso de reclamaciones que se refieran al supuesto incumplimiento de los vehículos con respecto a los reglamentos y que requieran el desmontaje y montaje de piezas claramente definidas de un vehículo, los comisarios deportivos podrán especificar una fianza adicional a propuesta por el comisario técnico. Esta fianza adicional debe pagarse por el reclamante en el plazo de una hora tras la notificación de los comisarios deportivos (o, cuando corresponda, dentro del plazo acordado por ellos). De lo contrario, la reclamación se considerará inadmisibles.

48.4.4 Las fianzas de reclamación deben pagarse al FUK.

Artículo 48.5 dirección de las reclamaciones

48.5.1 Las reclamaciones relacionadas con una Competición deberán remitirse al presidente de los comisarios deportivos.



48.5.2 Se entregarán al director de prueba o a su adjunto, de haberlo. En ausencia del director de prueba o de su adjunto, dichas reclamaciones se entregarán al presidente de los comisarios deportivos.

48.5.3 Si la reclamación se lleva a cabo en la técnica, en ausencia del comisario deportivo se podrá entregar al comisario técnico y este deberá transmitirla con urgencia a los comisarios deportivos, con un dictamen razonado si lo juzgara conveniente.

48.5.4 Se constatará por escrito la recepción de la reclamación, indicando la hora de la recepción.

Artículo 48.6 Audiencia (Referencia artículo 13.6 del CDI)

48.6.1 La audiencia del reclamante y de cualquier persona a la que se dirija la reclamación se celebrará lo antes posible a partir del momento en el que se haya presentado la reclamación.

48.6.2 Los interesados deberán ser convocados en consecuencia, y podrán hacerse acompañar de testigos.

48.6.3 Los comisarios deportivos deberán asegurarse de que los interesados hayan recibido por medio electrónico declarado o personalmente la convocatoria.

48.6.4 Si algún interesado o sus testigos no se presentasen, se podrá dictar resolución en su ausencia.

48.6.5 Si no fuera posible dictar resolución inmediatamente después de la audiencia de los interesados, estos deberán ser informados del lugar y de la hora en que se dictará resolución.

Artículo 48.7 Reclamaciones Inadmisibles (Referencia artículo 13.7 del CDI)

48.7.1 Serán inadmisibles las reclamaciones contra las decisiones adoptadas por un juez de hechos en el ejercicio de sus funciones.

48.7.2 Las decisiones de dichos jueces son definitivas, salvo decisión en sentido contrario de los comisarios deportivos, pero no constituyen en sí mismas una clasificación porque no tienen en cuenta las condiciones en las que los Concursantes han realizado el Recorrido.

48.7.3 No se aceptará una reclamación única dirigida contra más de un Concursante.



48.7.4 No se aceptará una reclamación presentada conjuntamente por varios Concursantes.

Artículo 48.8 Publicación de la clasificación y distribución de los premios (Referencia artículo 13.8 del CDI)

48.8.1 El premio ganado por un Concursante que esté siendo objeto de una reclamación deberá retenerse hasta que se haya tomado una decisión definitiva sobre esa reclamación.

48.8.2 Además, toda reclamación cuyo resultado sea susceptible de modificar la clasificación de la Competición obligará a los Organizadores a publicar solamente una clasificación provisional y a retener los premios hasta la proclamación de la resolución definitiva, incluidas las apelaciones.

48.8.3 Sin embargo, en caso de que la reclamación solo afecte a una parte de la clasificación, la otra parte se podrá publicar de manera definitiva y se podrán distribuir los premios correspondientes.

Artículo 48.9 Resolución (Referencia artículo 13.9 del CDI)

Todos los interesados tendrán la obligación de someterse a la decisión tomada, salvo en los casos de apelación previstos en el CDI, pero ni los comisarios deportivos ni la FUK tendrán derecho a ordenar que se celebre de nuevo una Competición.

Artículo 48.10 Reclamación sin fundamento (Referencia artículo 13.10 del CDI)

48.10.1 Si se determina que la reclamación carece de fundamento, o si se desiste de la misma después de que hubiera sido formulada, se retendrá la totalidad de la caución depositada.

48.10.2 Si se determina que está parcialmente fundada, la caución podrá ser devuelta en parte, y en su totalidad en caso de que la reclamación fuera admitida en su totalidad.

48.10.3 Asimismo, si se reconoce que el autor de la reclamación ha actuado de mala fe, la FUK podrá imponerle una de las penalizaciones previstas en el Código.

Artículo 49: Derecho de revisión

49.1.1 En las Competiciones, en caso de que se descubriera un elemento nuevo, significativo y relevante que no estuviera disponible para las partes que solicitan la revisión en el momento de la decisión en cuestión, los comisarios deportivos, que tomaron la decisión o, en caso de imposibilidad, quien designe a tal efecto la FUK, pueden decidir volver a examinar su decisión después de una solicitud de revisión por:

- una de las partes interesadas y/o una parte directamente afectada por la decisión dictada, o
- el presidente de la FUK

Los comisarios deportivos deberán reunirse (en persona o por otros medios) en la fecha que acuerden, convocando a la parte o partes afectadas, para recibir cuantas explicaciones resulten útiles, y juzgar a la luz de los hechos y de los elementos expuestos.

49.1.2 La parte o partes interesadas pueden desistir de su derecho a testificar por escrito.

49.2 Una revisión no tendrá efecto suspensivo sobre la ejecución de la decisión original de los comisarios deportivos cuando hayan adoptado una resolución.

49.3 Los comisarios deportivos podrán, a su exclusivo criterio, determinar si existe un elemento nuevo, significativo y relevante. La decisión de los comisarios deportivos sobre si existe o no tal elemento no está sujeta a apelación ante el tribunal de apelación nacional ni ante el Tribunal de Apelación internacional.

49.4.1 El plazo durante el cual puede presentarse un recurso de revisión expira transcurridas 96 horas desde el final de la Competición en cuestión, excepto en los casos en que los comisarios deportivos consideren que no es posible cumplir con el plazo de 96 horas; en estos casos, los comisarios deportivos podrán ampliar dicho plazo por un máximo de 24 horas.

49.4.2 Además, en el marco del Campeonato, no se puede presentar un recurso de revisión en ningún caso a menos de cuatro días hábiles antes de la ceremonia de entrega de los premios correspondiente.

49.4.3 El recurso de revisión debe presentarse por escrito y deberá especificar los elementos que se establecen en el artículo 14.1.1 del CDI. Deberá ir acompañado de una fianza de valor U\$S 0 salvo que se trate de un incumplimiento a los reglamentos técnico y en ese caso la fianza será de U\$S 1.000 dólares americanos.



Esta fianza solo se devolverá si se reconoce el derecho a revisión, salvo que por equidad proceda lo contrario.

49.5 El derecho de apelación de esta nueva decisión, sin perjuicio del Artículo 12.2.4 del CDI, queda reservado a la parte o a las partes afectadas de conformidad con el Artículo 15 del CDI. Sin perjuicio del artículo 14.5 del CDI serán contempladas las resoluciones nacionales sobre apelaciones.

49.6 En caso de que la primera decisión ya hubiera sido objeto de una apelación ante el tribunal de apelación nacional o ante el Tribunal de Apelación Internacional, o sucesivamente ante ambos tribunales, estos estarán facultados de pleno derecho para revisar eventualmente su decisión anterior.

Artículo 50: Apelaciones

Artículo 50.1 Jurisdicción

Se resolverá en el tribunal de apelación de la FUK

Artículo 50.2 Tribunal de apelación internacional (no aplica según art 15 del CDI)

Artículo 50.3 Tribunal de apelación Nacional

50.3.1 La FUK designará a un número determinado de personas, miembros o no de la FUK, que constituirán el tribunal de apelación nacional.

50.3.2 No podrán formar parte de este Tribunal aquellos de sus miembros que hayan tomado parte como Concursantes, Pilotos y oficiales en la Competición en relación con cual deba dictarse una resolución, o que hayan pronunciado una resolución sobre el asunto en cuestión o, por último, aquellos que se encuentren implicados, directa o indirectamente, en el asunto.

Artículo 50.4 Procedimiento de apelaciones ante tribunal de apelaciones Nacional

50.4.1 Los Concursantes, Organizadores, Pilotos u otros titulares de licencias que sean destinatarios de una decisión tomada por los comisarios deportivos o que se vean afectados individualmente por dicha decisión, independientemente de su nacionalidad, tendrán el derecho de apelar contra dicha decisión ante la FUK

Para los fines de este Artículo, los Organizadores, Competidores, Pilotos y otros titulares de licencias se considerarán individualmente afectados por una decisión solo si los afecta por ciertos



atributos que les son propios, o por una situación de hecho que les diferencia de todas las demás personas y los distingue individualmente de la misma manera que el destinatario.

50.4.2.a Deberán notificar a los comisarios deportivos, bajo pena de pérdida de su derecho, por escrito y en la hora siguiente a su publicación, su intención de apelar la decisión.

50.4.2.b En caso de una resolución relativa después de una prueba o en caso de la revisión precedente, en la que los comisarios deportivos consideran que sería imposible cumplir con el plazo de una hora, se puede fijar otro plazo para notificar la intención de apelar. Este plazo constará por escrito en su resolución y no excederá las 24 horas siguientes a la publicación de la resolución. El plazo límite para presentar una apelación ante la FUK y el pago de la caución de apelación se aplazará en consecuencia.

50.4.3 El plazo de presentación de una apelación ante la FUK expira a las 96 horas a partir de la notificación de la intención de apelación a los comisarios deportivos, con la condición de que la intención de recurrir se haya notificado por escrito a los comisarios deportivos en la hora siguiente a la publicación de su decisión.

50.4.4 Esta apelación puede presentarse por cualquier medio de comunicación electrónica con acuse de recibo. Se exigirá una confirmación por carta de la misma fecha.

50.4.5 La FUK deberá pronunciar su resolución en un plazo máximo de 30 días.

50.4.6 La fecha de la audiencia deberá notificarse oportunamente a las partes interesadas. Tendrán el derecho de presentar testigos, pero su ausencia en la audiencia no interrumpirá el curso del procedimiento.

Artículo 50.5 Forma de la apelación ante el tribunal de apelaciones Nacional

50.5.1 Toda solicitud de apelación ante la FUK deberá hacerse por escrito y deberá estar firmada por su autor o por el representante cualificado de este último.

50.5.2 Una caución de apelación es exigible a partir del momento en el que el interesado haya notificado a los comisarios deportivos su intención de apelar y deberá pagarse, aunque el interesado no continúe con esa intención. El importe de la caución es de U\$S 400

50.5.3 Salvo lo dispuesto en el Artículo **50.4.2.b** anterior, la caución debe pagarse a más tardar 96 horas después de la notificación de la intención de apelación a los comisarios deportivos. De



lo contrario, la Licencia del apelante será automáticamente suspendida hasta su pago.

50.5.4 Si se determina que la reclamación carece de fundamento, o si se desiste de la misma después de que hubiera sido formulada, se retendrá la totalidad de la caución depositada.

50.5.5 Si se determina que está parcialmente fundada, la caución podrá ser devuelta en parte, y en su totalidad en caso de que la reclamación fuera admitida en su totalidad.

50.5.6 Asimismo, si se reconoce que el autor de la apelación ha actuado de mala fe, la FUK podrá imponerle una de las penalizaciones previstas en el CDI.

Artículo 50.6 Resolución del Tribunal de apelaciones Nacional (Transcripción del artículo 15.6 del CDI)

50.6.1 El Tribunal de Apelación Nacional podrá resolver que la decisión contra la cual se ha apelado sea anulada y, en su caso, que la penalización se reduzca o se aumente, pero no tendrá derecho a prescribir que se repita una Competición.

50.6.2 Las resoluciones del tribunal de apelación deberán ser motivadas.

Artículo 50.7 Costas (Transcripción del artículo 15.7 del CDI)

50.7.1 Al decidir sobre los recursos que les son presentados, los tribunales de apelación nacionales decidirán, en función de la resolución, sobre las costas que serán calculadas por las secretarías de acuerdo a los gastos ocasionados para la instrucción del caso y la reunión del tribunal.

50.7.2 Las costas estarán constituidas solo por tales gastos, con exclusión de los gastos u honorarios de defensa soportados por las partes.

Artículo 50.8 Publicación de la resolución (Transcripción del artículo 15.8 del CDI)

50.8.1 FUK tiene el derecho de hacer publicar la resolución de una apelación, indicando los nombres de las personas interesadas.



50.8.2 Sin perjuicio del derecho de apelación, las personas encausadas no podrán prevalecerse de esta publicación para promover acciones judiciales contra la FIA o la FUK, o contra cualquier persona que haya hecho dicha publicación

Artículo 50.9 (Transcripción del artículo 15.9 del CDI)

Para disipar toda duda, ninguna disposición del CDI podrá impedir a ninguna de las partes el ejercicio de su derecho a acudir ante cualquier jurisdicción competente, sin perjuicio, no obstante, de cualquier obligación que pueda haber sido asumida para la resolución previa de la controversia por cualquier otro modo o procedimiento disponible para la resolución de litigios.

Artículo 51: Sanciones impuestas por el club

Además de lo previsto en el CDI y sus anexos, el CUPA podrá adoptar sanciones a sus socios con su comisión de faltas.

Artículo 52: De las consideraciones generales

Además de lo previsto en el RDN se podrá aplicar el siguiente cuadro de penalizaciones:

INFRACCIÓN	CLASIFICACIÓN, SERIES y FINAL
Falsa Largada	Recarga de tantos lugares como haya ganado más uno
Sobrepaso con bandera amarilla	Recarga de tantos lugares como haya ganado más uno
Exceso de vel. en calle de boxes	Recarga de un lugar en la carrera
En caso de desperfectos o imposibilidad de continuar en clasificación, en largada o carrera se deberá llevar el kart a un lugar seguro y esperar sin abandonar el kart hasta que termine la competencia y sea auxiliado por la organización.	Descalificación de la clasificación, serie o final
Vuelta extra luego de bajada la bandera a cuadros (salvo la vuelta de honor)	Recarga de 3 lugares por vuelta extra.
En salida a pista, no tener la correcta colocación de elementos de seguridad.	Primaria amonestación verbal debiendo corregir inmediatamente.



	Reiteración larga de calle de boxes.
Presentarse sin la vestimenta de piloto en el podio	Apercibimiento verbal Reiteración larga de calle de boxes en la próxima carrera.
Faltar a la reunión de pilotos sin previo aviso y sin justificación	Larga último en la primera seria serie, debiendo acudir al director de prueba para informarse.
No presentarse al llamado al podio	Apercibimiento verbal Reiteración larga de calle de boxes en la próxima carrera.
Falta no fundada a la entrega de premios del campeonato	U\$S 100 que se pagaran al organizador en un plazo de 7 días a partir de la entrega de premios

LA ESCALA DE SANCIONES MENCIONADA NO IMPIDE QUE DE ACUERDO A LA GRAVEDAD DE LA FALTA LOS COMISARIOS DEPORTIVOS PUEDAN APLICAR OTRA SANCIÓN DE ACUERDO A SU INTERPRETACIÓN.

No devolución de transponder asignado, se aplicará una multa que alcance el valor de reposición del mismo, en caso de ser devuelto fuera de tiempo, se aplicará solo una multa equivalente a una (1) inscripción.

Extravió del transponder asignado, se aplicará una multa que alcance el valor de reposición del mismo.

Artículo 52/1: Desacato y Falta de ética:

Será sancionado el piloto si él o componentes de su equipo cometen desacato verbal, físico o a través de las redes sociales personales, de la institución o de terceros contra cualquier autoridad de la prueba o miembro del Club. Simultáneamente a lo establecido en este reglamento, la comisión de faltas del CUPA podrá sancionar cumpliendo con lo establecido en el estatuto del club.

Artículo 52/2: Alcance de faltas

También será sancionado el piloto si él o componentes de su equipo cometan cualquier falta que perjudique al organizador, las autoridades o al evento.

Artículo 52/3: Cambio de vehículo

No se autorizan cambios de vehículo dentro de cada categoría, así como tampoco un piloto podrá participar en una categoría con dos máquinas diferentes durante la disputa de una misma fecha por el campeonato, tómesese por empezada la fecha luego de la clasificación. El no acatamiento de esta disposición se penalizará con la exclusión.

Capítulo X: Vestimenta de Pilotos y asistentes



Artículo 53: Vestimenta

Es obligación de los pilotos en cualquier manifestación en la cual participen, tanto sea entrenamiento privado, oficial o durante el desarrollo de las competencias, utilizar vestimenta adecuada como medida de seguridad para su integridad física.

Dicha vestimenta (mameluco o mono, casco, protector de costillas, protector cervical, guantes, calzado) tendrán homologaciones vigentes o vencidas o podrán carecer modelos y versiones no homologadas, pero siempre que sea elementos reconocidos para la práctica de este deporte, no autorizando la confección casera de los mismos.

Es obligatorio el uso de casco con Homologación CIK/FIA o SNELL de 2005 en adelante, permitiéndose la utilización de Elementos DOT y quedando a criterio del Comisario Actuante la autorización correspondiente, se autoriza también el uso de casco estilo Motocross con uso de Antiparras.

La indumentaria deberá encontrarse en condiciones aptas para la práctica de este deporte.

En todos los casos, la indumentaria de seguridad personal debe estar en buenas condiciones de uso y estéticas. Dichas condiciones serán fiscalizadas por las autoridades de la competencia.

Artículo 54: Presencia en podios

Los pilotos que suban al podio deberán hacerlo correctamente vestidos con su indumentaria de competencia. Dicha indumentaria tendrá que estar en buenas condiciones de presentación. Los mismos deberán subir al podio sin acompañantes. El incumplimiento de esto se hará pasible de multas.

Los demás integrantes de cada equipo deberán utilizar ropa uniforme, observando normas de buena presencia.

Artículo 55: Cámaras

En los vehículos se podrá colocar una cámara que registre video, para grabar las clasificaciones, series y final. No es obligatorio su uso.

Esta expresamente prohibido el uso en el casco.

El comisario será quien solicite las imágenes en caso de ser necesario.

Capitulo XI: Reunión Obligatoria

Artículo 56: Reunión de pilotos

Se dispondrá de la realización de una reunión con los pilotos y las autoridades de la prueba en horario a determinarse en el RPP.

La inasistencia a esta reunión sin previo aviso será penalizada.

Capitulo XII: Los Circuitos



Artículo 57: Circuitos

Los circuitos serán fijados por el Reglamento Particular de la carrera por el organizador y con la debida antelación.

Artículo 58: Circulación

Solo se podrá circular a partir del momento en que el Director de la Prueba señale PISTA LIBRE, quedando prohibido circular en sentido contrario al establecido por la competencia.

Artículo 59: Inmovilización de coches en el Circuito

Todo vehículo que se detenga en un punto cualquiera del circuito deberá ser retirado inmediatamente y por el camino más corto por un vehículo de rescate al costado de la pista y fuera de los bordes demarcatorios de la misma, de modo que no obstaculice el normal desenvolvimiento de la competencia. El piloto deberá permanecer en todo momento dentro del vehículo, la no observancia de este artículo será sancionada con la exclusión.

Dejar pista libre

En caso de desperfectos o imposibilidad de continuar en clasificación, en largada o carrera es obligatorio dejar la pista libre y anunciar con mano levantada que no va continuar

Asimismo, en caso de accidente indicar con mano levantada que está en buenas condiciones de salud

Artículo 60: Pistas secundarias

Durante el desarrollo de cada fecha, queda prohibida circular en pistas secundarias, así como calentar cubiertas en boxes, calle de boxes, Parque Cerrado o pre-grilla.

Toda transgresión a lo que precede será sancionada. Toda reiteración será considerada por los Comisarios Deportivos para establecer penas más severas.

Las excepciones a este artículo serán comunicadas en reunión de pilotos, reglamento particular o tablón oficial.

Artículo 61: Señales con Banderas:

Durante las distintas pruebas, el piloto recibirá instrucciones y órdenes a través de las señales con banderas previstas en el anexo H del CDI.

Artículo 62: Reabastecimiento de Combustible y Lubricantes

El reabastecimiento de combustible y lubricantes será a cargo del competidor y su equipo, salvo que el RPP se indique lo contrario.

Queda totalmente prohibido reabastecer en pregrilla, calle de boxes o durante entrenamientos, clasificación o carrera.



Artículo 63: Banderilleros

Los banderilleros son autoridades de hecho en la pista, por lo tanto, ningún piloto, concurrente, jefe de equipo u otro allegado a la maquina podrá reclamarle nada.

Artículo 64: Sala de reunión

Las Autoridades de la prueba dispondrán de un lugar de Reunión adecuado y debidamente acondicionado para tales efectos, en la Torre de Control de tal forma de poder tratar con total privacidad las situaciones que pudieran plantearse durante el desarrollo de la competencia, se podrá modificar su ubicación y será claramente especificada en el RPP.

Artículo 65: Imprevistos

Todas las situaciones no previstas durante el desarrollo de un evento serán resueltas por el Colegio de Comisarios Deportivos.

Artículo 66: Modificaciones

Las modificaciones necesarias al presente reglamento general o reglamento técnico se realizarán por reglamento particular de la fecha o anexo publicado en el tablón oficial.

Artículo 67: Validez

En caso de dudas se tomará como válido el original firmado por Presidente y Secretario, que se guardará en la secretaría de CUPA

REGLAMENTO MECANICO CAMPEONATO DE KARTING CUPA

Art. 1 - INTERPRETACION DEL PRESENTE REGLAMENTO



- Art. 2 - CARROCERIA
- Art. 3 - ENTRADAS DE AIRE
- Art. 4 - CHASIS
- Art. 5 - EJES
- Art. 6 - FILTRO DE AIRE
- Art. 7 - TANQUE DE COMBUSTIBLE
- Art. 8 - MOTORES
- Art. 9 - TAPAS DE CILINDRO
- Art. 10 - CILINDRO
- Art. 11 - CARBURADOR
- Art. 12 - CIGÜEÑAL
- Art. 13 - SISTEMA DE ENCENDIDO
- Art. 14 - BOMBA DE COMBUSTIBRE
- Art. 15 - COMBUSTIBLE
- Art. 16 - TRANSMISIÓN y CAJA DE CAMBIOS
- Art. 17 - PALANCA DE CAMBIOS
- Art. 18 - FRENOS
- Art. 19 - PESO
- Art. 20 - ESCAPE
- C) Art. 21 - NEUMÁTICOS
- Art. 22 - LUZ TRASERA OBLIGATORIA
- Art. 23 - INTERPRETACIÓN
- Art. 24 - GENERALIDADES
- Art. 25 - LACRADO PARA TÉCNICA

Art. 1 - INTERPRETACION DEL PRESENTE REGLAMENTO

La única interpretación válida del presente reglamento será exclusivamente la que aplique la comisión Técnica.



Si la interpretación de algún término o párrafo del presente reglamento pudiese dar origen a dudas, los interesados deberán abstenerse de interpretarlos según su propio criterio. En tal caso se deberá elevar una nota al mail clubcupa@gmail.com dirigida a la comisión técnica del CUPA, solicitando en ella la correspondiente aclaración, a fin de que ésta se expida al respecto mediante un informe escrito.

Dicho informe será la única constancia válida para el interesado en caso de que existan objeciones acerca del punto consultado.

Todo lo que no está comprendido dentro de este Reglamento está prohibido.

Las Autoridades darán validez exclusivamente a todas las consultas que estén respaldadas por las recomendaciones técnicas emitidas exclusivamente por escrito. La única interpretación válida del presente Reglamento será **exclusivamente** la que aplique la Comisión Técnica.

Todo vehículo que participe por primera vez o que no hubiere competido en la temporada anterior deberá ser presentado al comisario técnico para su aprobación, antes de la competencia.

Este Reglamento anula todas las concesiones hechas con anterioridad.

Las revisiones técnicas se efectuarán basándose únicamente en el presente Reglamento.

Art. 2 - CARROCERIA

- En todas las Categorías es obligatorio el uso de la carrocería completa (una trompa delantera, un panel frontal, dos pontones laterales y un paragolpes trasero) con Homologación vigente o no CIK/FIA, CNK o CBA o autorizada por los Comisarios Técnicos. Los soportes de fijación de los pontones laterales deberán ser homologados CIK/FIA o similares en diseño, dimensiones y material de construcción.
- Se prohíbe todo elemento en fibra de vidrio a excepción de la butaca.
- Se prohíbe el relleno de pontones laterales, paragolpes trasero y delantero con cualquier tipo de material.
- Se encuentra permitido cubrir aberturas (por ejemplo: con cinta o adhesivos) de pontones laterales, paragolpes trasero y delantero.

Art. 3 - ENTRADAS DE AIRE

La única entrada de aire al motor debe ser a través del filtro de aire.

No se permitirá ninguna entrada adicional de aire a los motores, aunque en el momento de la revisión esté tapada, salvo que sea en forma definitiva.

Art. 4 - CHASIS

Se autoriza el uso de los siguientes:

- A) Homologados CIK/FIA.
- B) Homologados por CNK o CBA.
- C) Construidos para tierra en serie de procedencia MERCOSUR.

- Para los puntos A, B, se admitirán chasis con homologación vencida.

- En caso de dudas de origen y modelo de los mismos, se solicitará la ficha de homologación respectiva.

- Medidas:

Entre ejes mínimo 1010 mm, máximo 1270 mm

Trocha mínima 2/3 de la distancia entre ejes utilizada

Ancho exterior máximo 1400 mm.

- Peso mínimo de los chasis: 55 kg.

- Para todas las categorías queda prohibido el uso de freno delantero.

- Cada piloto deberá precintar para la primera fecha y antes de los entrenamientos oficiales correspondientes, el chasis con el que disputará toda la temporada.

- Ese chasis solamente podrá cambiarse por única vez. En caso de un segundo cambio de chasis se deberá penalizar con la suma de 20 Kg de lastre por sobre el peso mínimo por el resto del campeonato.

Art. 5 - EJES

Para todas las categorías, se permite hasta un diámetro máximo exterior de 50 mm de acuerdo a normas CIK/FIA.

Art. 6 - FILTRO DE AIRE

Todos los kartings deberán tener filtro de aire universal para boca de 42-43 mm (como los indicados en las imágenes a continuación).



El filtro deberá estar conectado directamente al carburador sin ningún tipo de intermediario.

El mantenimiento del filtro de aire es responsabilidad del equipo.

Se podrá utilizar cofias por sobre los filtros para aumentar el nivel de protección del motor, así como también aceite para filtros.



Art. 7 - TANQUE DE COMBUSTIBLE

Los tanques de combustible de todas las categorías y las mangueras deberán ser de material transparente.

Art. 8 - MOTORES

- Tipo (CG200 código de fabricante: 163FML-2).
- Solo motores 200cc 4 tiempos de fábrica, si no es un motor 200cc 4 tiempos de fábrica no sumara puntos en dicho campeonato.
- No se permitirán motores Zanella, Honda.
- No se permitirán motores con balanceador.
- No se permitirán motores superior a 200cc 4 tiempos, y no podrá participar ningún motor dos tiempos.
- La relación de compresión no podrá superar 9.5 a uno, controlada con herramienta (Lisso) propiedad del Club.
- Las partes originales de los motores homologados deberán siempre coincidir o ser similar a la altura física descrita en la ficha de homologación.
- Motores sin precintado, serán precintados o lacrados por el club debiendo tener estas perforaciones en los lugares que indique el técnico.
- Ante cualquier daño del precinto, se debe de comunicar de forma inmediata al comisario técnico.

a) **Motores con precintos o lacrado del CUPA:** ante la rotura del precinto o lacrado asignado por el club, se comunicará al comisario técnico, para que realice el re precintado del mismo. El Comisario Técnico tiene la facultad de solicitar un desarme de una parte o la totalidad del motor para poder realizar el reprecintado.

El buen estado del motor y por ende de los precintos o lacrado es responsabilidad del piloto, ante cualquier daño del precinto o lacrado, se le quitaran los puntos acumulados hasta ese momento en la fecha.

En caso de rotura de un motor ya precintado o lacrado por el CUPA, el mismo deberá ser llevado a donde designe el comisario técnico, para que este corte el precinto, corrobore la rotura y realice inspección técnica. Posteriormente el piloto se llevara el motor para reparar. Luego de reparado el comisario técnico colocara nuevo precinto o lacre en la pista antes de comenzar. Se largará en la última posición de la siguiente serie.

- b) Los costos de re precintados e inspecciones técnicas quedan bajo la responsabilidad de cada piloto.
- c) Se permiten componentes de diferente marca con medidas estándar.
- d) Los repuestos utilizados deben ser totalmente estándar, sin modificación alguna (el comisario medirá la altura de la tapa de cilindro para corroborar que no haya habido alguna modificación ilegal)
- e) Se medirá la leva para corroborar que sea la original del tipo estándar de uso comercial prevista por el piloto
- f) A solicitud del piloto y/o concurrente, los Comisarios Deportivos podrán autorizar el precintado de un segundo motor debiendo dejar el primero ante el Comisario Técnico para su verificación técnica.

Art. 9 - TAPAS DE CILINDRO

Se podrá utilizar tapas de cilindro 200 CC. (estilo CG) que sean totalmente ESTANDAR, Independientemente la marca.

Como referencia la medida a utilizar en tapa de cilindros wstandar y vini es 82 mm \pm 0.3mm (foto 2)



Art. 10 - CILINDRO

Se podrá utilizar cilindro 200 CC. (estilo CG) que sean totalmente ESTANDAR, Independientemente la marca.

Como referencia la medida a utilizar en cilindro wstandar y vini es 76 mm \pm 0.1mm (foto 1)





Art. 11 - CARBURADOR

Los mismos deben tener pulmón 24, debiendo mantener la forma original del carburador CG 200 pudiéndose modificar su interior.

Se pueden modificar los cicleros de aire y nafta

Se puede sacar la toma de aire completa incluyendo el eje y accionamientos

Los equipos podrán desarmarlo para su limpieza; y serán responsables por su correcto funcionamiento.

Art. 12 - CIGÜEÑAL

El cigüeñal deberá ser estándar.

Los rulemanes del cigüeñal no podrán superar la calidad C4.

Art. 13 - SISTEMA DE ENCENDIDO

- Original del motor de la categoría
- Totalmente standard, tapa lateral de motor y cdi.
- Todos los componentes del sistema de encendido provistos con el motor (Ej.: bobina, cable y capuchón de bujía, etc.) deberán ser los originales.
- La bobina primaria debe estar entre 250 y 350 Ohms.
- Prohibido cualquier tipo de manipulación o toma de información de cualquiera de los componentes que integran el sistema de encendido, el volante debe de ser estándar.
- **Bujía:** Original o similar. No se permite mecanizar o cambiar tipo de arandela. Medida de referencia 19 mm de rosca.
- El uso de regulador de voltaje será opcional.
- **El CUPA proporcionara los CDI precintados, esto tendrá un costo por una única vez, el mismo podrá ser solicitado para cambio o revisión.**

Art. 14 - BOMBA DE COMBUSTIBRE

- Libre. Se recomienda usar las de tipo de accionamiento por vacío conectadas al tubo de admisión.
- La conexión de la bomba a la admisión puede ser realizada a la pipa de admisión o directamente a la tapa. Dichas pipas de admisión podrán ser de aluminio o goma, no pudiendo encontrarse mecanizado, pulido ni micro-esferado su interior.



Art. 15 - COMBUSTIBLE

- El combustible (nafta) será suministrado por cada piloto siendo esta Premium 97 E 30-S
- Se deberá consultar al WhatsApp de secretaria (091 272 828) que estación de referencia se utilizara para comparar las muestras.
- Queda expresamente prohibido el uso de otro combustible o el agregado de cualquier tipo de sustancias o aditivos dentro del mismo.
- Los controles de la nafta se realizarán en el momento que el Comisario Técnico lo disponga.

Art. 16 - TRANSMISIÓN y CAJA DE CAMBIOS

- Caja de cambios será totalmente standard original del motor 200 CC., prohibido cualquier tipo de modificación.
- La reductora de relación a utilizar es la de motor 200 CC. estándar (21 dientes en el cigüeñal y 70 en la canasta de embriague).

- Transmisión final:

Cadena de pase 428.

Relación libre según criterio de los pilotos.

Art. 17 - PALANCA DE CAMBIOS

- De accionamiento mecánico sin ningún tipo de asistencia eléctrica, hidráulica, etc. La conexión entre la palanca y la caja de cambios deberá ser completamente mecánica.

Art. 18 - FRENOS

Están Autorizados todos los sistemas de frenos tanto Hidráulicos como Mecánicos y deberán ser de accionamiento mediante varilla metálica, también deberán contar con linga de cable de acero de accionamiento de emergencia.

Están permitidas las entradas de aire para refrigeración exclusiva del sistema de frenos.

Art. 19 - PESO

Peso mínimo: 185 kg

Dicho pesaje se efectuará con el kart tal cual llegue después de una clasificación, competencia, o serie, con el combustible que hubiere en el tanque, con el piloto con casco y equipo correspondiente en orden de carrera, no pudiéndose agregar ningún líquido ni ninguna pieza o elemento perdido durante la competencia.

El plomo deberá fijarse rígidamente a la butaca o el chasis por medio de tornillos de 8 Mm. mínimo y sus correspondientes contra placas.

El piloto que se corone campeón de la categoría, deberá cargar 10 kg más del peso mínimo durante



el siguiente año que participe en la misma.

Las recargas por sobre el peso mínimo son aditivas. Por ejemplo, si el campeón del año anterior (recarga 10 Kg) cambia dos veces de chasis (recarga 20 Kg) deberá adicionar un total de 30 Kg por sobre el peso mínimo. De la misma forma, por ejemplo, un piloto que cambie dos veces de chasis (recarga 20 Kg) y además cambie cubiertas antes de cumplir las 3 fechas (recarga 20 Kg) deberá adicionar un total de 40 Kg al peso mínimo.

Art. 20 - ESCAPE

- El mismo puede ser libre, no pudiendo sobresalir del ancho y/o largo del karting.

Art. 21 - NEUMÁTICOS

- Las cubiertas pueden ser NA CARRERA DE TIERRA, MG en su modelo de tierra, RBK en su modelo de tierra, PRONEC en su modelo de tierra. autorizadas por el CUPA para cada una de ellas.

- Las mismas deberán estar correctamente numeradas y deberán ser utilizadas por un mínimo de 3 (tres) fechas consecutivas.

- Se considera como fecha consecutiva de Campeonato a las que el piloto asista y utilice los neumáticos de Tierra, así sea sólo en clasificación o parte de una carrera.

- Ejemplo: Si el piloto compite en la 1ª., 2ª. Y 4ª. Fecha y no lo hace en la 3ª. Se considera como su tercera presencia consecutiva la 4ª. Fecha de campeonato.

- Los neumáticos seleccionados por fecha se utilizarán para clasificar y correr siendo registrados por el Comisario Técnico.

- En caso de cambiar cubiertas antes de las tres fechas, deberá colocar 20 kg de lastre en esa fecha y la siguiente.

- En pista de tierra no podrán cambiarse, salvo por rotura de acuerdo a lo siguiente:

A) el neumático que sustituya al deteriorado deberá encontrarse con desgaste similar a las en uso.

B) la autorización para el cambio la darán los Comisarios Deportivos en consulta con el Comisario Técnico.

- No se podrán usar cubiertas con menos de 1 (un) mm de profundidad en el dibujo.

- Las cubiertas no podrán tener menos de 5 (cinco) mm de espesor en el dibujo (espesor de la línea de desagüe).

- Para las competencias a realizarse en firme, se autoriza el uso de cubiertas slick, solamente pudiendo utilizar cubiertas únicamente del tipo "Naranja" independiente de la marca, el juego de cubiertas utilizado se deberá utilizar en la fecha siguiente si esta se realiza en firme, salvo caso de lluvia donde se podrán utilizar cubiertas de lluvia.

- En pistas de firma no podrán cambiarse, salvo por rotura de acuerdo a lo siguiente:

a) el neumático que sustituya al deteriorado deberá encontrarse con desgaste similar a las en uso.

b) la autorización para el cambio la darán los Comisarios Deportivos en consulta con el Comisario Técnico.

Art. 22 - LUZ TRASERA OBLIGATORIA



- (Salvo en las carreras de asfalto) Es obligatorio el uso de una luz LED amarilla en la parte trasera del Kart, la cual debe estar perfectamente funcional al salir a pista y durante el transcurso de la actividad dentro de la misma. En caso de no funcionar no podrá salir a pista. Esta luz deberá ser lo suficientemente potente a criterio del técnico actuante y el club podrá reglamentar su modelo y consumo en el reglamento particular.

Art. 23 - INTERPRETACIÓN

- A) **Pieza original:** la misma debe estar inalterada de fábrica, no pudiéndose mecanizar, modificar ni alterar de ninguna forma excepto que ello esté expresamente autorizado en dicho Reglamento.
- B) **Similar:** A toda pieza de diferente fabricante, pero con las características de la original.
- C) **Opcional:** A optar por mantener o quitar una pieza.
- D) **Libre:** A que la pieza de origen así como sus funciones pueden ser suprimidas o reemplazadas por una pieza nueva, a condición de que la nueva pieza no posea o realice una función suplementaria en relación a la pieza de origen.

Art. 24 - GENERALIDADES

Adición de material: Toda adición (agregado) de material o pieza está prohibida, salvo que este reglamento lo autorice específicamente.

- A) La tornillería será libre a condición de que no cambie su función. Deberá ser de acero.
- B) Prohibido tornillería de otros materiales, por ej.: titanio, aluminio, etc.
- C) Telemetría: Todo sistema de telemetría está prohibido (Ver. CIK Art. 2.26.2.).
- D) Adquisición de datos: Este sistema está permitido solamente para la lectura de: las RPM del motor por inducción en el cable de la bujía; indicaciones de temperatura; velocidad de una rueda; acelerómetro x/y; GPS, tiempo de vuelta (Ver CIK Art. 2.26.3).
- E) Comunicaciones. Todo tipo de comunicación electrónica entre piloto y otra persona está estrictamente prohibido.
- F) Se permite el uso de cámaras a bordo situadas en el panel frontal. El uso de las cámaras es EXCLUSIVAMENTE PERSONAL no pudiendo ser usadas como testimonio ante autoridades de la prueba. Queda autorizada cualquier marca de cámara.

Art. 25 - LACRADO PARA TÉCNICA

- En caso de dudas se tomará como válido el original firmado por Presidente y Secretario, que se guardará en la secretaría de CUPA.

- a) Se deberá realizar orificios, de mínimo 2mm de diámetro, para lacrar la tapa de cilindros al cilindro.

- b) Se deberá realizar un orificio, de mínimo 2mm de diámetro, en el espárrago que sujeta el carburador o en la platina de la pipa.
- c) Se deberá realizar un orificio, de mínimo 2mm de diámetro, en la base del cilindro a el tornillo de la tapa de la bobina de encendido.

