



KARTING PROVINCIAL SANTAFESINO



REGLAMENTO DEPORTIVO 2026



K.P.S

KARTING PROVINCIAL SANTAFESINO

110cc 4 TIEMPOS ESCUELA

150cc 4 TIEMPOS MEJORADA

150cc 4 TIEMPOS MASTER MEJORADA

150cc 4 TIEMPOS STANDARD JUVENILES "A"

150cc 4 TIEMPOS STANDARD MAYORES "B"

150cc 4 TIEMPOS STANDARD MAYORES "C"

150cc 4 TIEMPOS LIBRE MULTI

125cc 2 TIEMPOS INTERNACIONAL

REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO 2026

Código FIA de Banderas



En toda competencia automovilística, las banderas son la manera oficial en la que los comisarios de pista comunican instrucciones a los pilotos, quienes deben conocerlas y respetarlas sin objeción.

Bandera blanca: Significa que hay un vehículo LENTO circulando delante. Preste atención.

Bandera amarilla: Da a entender que está prohibido el adelantamiento y se debe reducir la velocidad. Si esta bandera se agita mucho sostiene que hay peligro en la pista de carrera.

Bandera amarilla con franjas rojas: Cuando se ve esta bandera significa que la pista está resbalosa.

Bandera verde: Esta bandera quiere decir que la pista está habilitada, o que el peligro indicado con bandera Amarilla ha pasado y puede haber adelantamientos.

Bandera roja: Señala que la pista está cerrada ya sea por un accidente o algún efecto meteorológico.

Bandera azul: Estás próximo a ser adelantado. Tenés que estar atento y dejar pasar.

Bandera a cuadros: Es la bandera más conocida por todos los seguidores de los fierros y verla cómo se agita en una carrera significa que la prueba ha finalizado y tenemos un ganador.

Bandera negra con círculo naranja: Quiere decir que hay un vehículo en dañado y debe entrar a Boxes. Se acompaña con el Número del kart a quien se le muestra. Se permite hasta 2 pasadas frente al control de carrera, si no se detiene a reparar, será excluído.

Bandera negra y blanca: El piloto ha hecho una conducta antideportiva. APERCIBIMIENTO. Son acumulativas, 2 consecutivas o 5 alternadas generan sanciones mayores.

Bandera negra: El piloto es excluido de la competencia. Se acompaña con el Número de Kart. No respetarla es causa de una sanción mayor.



1. GENERALIDADES REGLAMENTARIAS

- 1.1.** El presente reglamento tiene vigencia desde el 1 de enero de 2026, hasta el 31 de diciembre de 2026; derogando cualquier versión anterior del mismo para la categoría.
- 1.2.** La participación en competencias de esta categoría implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente REGLAMENTO.
- 1.3.** Cualquier término o párrafo que dé lugar a algún tipo de duda, deberá ser consultado mediante nota a las autoridades del KPS, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente REGLAMENTO.
- El criterio de las autoridades deportivas será determinante a los fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el mismo.
- 1.4.** Las piezas originales del motor homologado deben presentar siempre la forma original y cotas descriptas en el presente reglamento. Las modificaciones que cambien la terminación superficial, dimensiones y geometría de las partes originales representadas en el presente reglamento están prohibidas.
- 1.5.** Es responsabilidad de cada piloto, demostrar a las autoridades que el karting cumple con las exigencias del reglamento vigente.
- 1.6.** La Final deberá correrse con el mismo chasis que se largó la tanda clasificatoria y series, salvo rotura del mismo, verificada por los Comisarios Técnicos. En dicho caso, el piloto deberá largar último.
- 1.7.** A menos que se indique expresamente lo contrario, no existen tolerancias en más para los valores máximos, ni tolerancias en menos para los valores mínimos especificados para cualquier cantidad citada como límite en el presente reglamento.
- 1.8.** La realización de todas las medidas será a temperatura ambiente, en caso de discrepancia se realizarán a $20\pm 5^{\circ}\text{C}$ en un laboratorio acondicionado a tal fin si así lo requiriera la medición.

2. DISPOSICIONES GENERALES

El propósito de estas particularidades de Campeonato es establecer un marco reglamentario para la organización y disputa de todas las competencias válidas por la categoría “Karting Provincial Santafesino” 2026 en adelante, ellas son el complemento de las normas principales que regulan esta actividad, y son: el Código Deportivo Internacional (CDI) de la FIA y sus anexos, el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA) de la República Argentina, sus prescripciones generales aplicables a competencias de Pista, El Reglamento Argentino de Karting (RAK), regulaciones y anexos, los reglamentos técnicos por cada una de las categorías que componen el campeonato del Karting Provincial Santafesino, el presente reglamento, todas aquellas disposiciones que se incluyen como anexos y las normas particulares de cada prueba (RPP) y los anexos que se emitan.



2.1. LICENCIA:

TODOS LOS PILOTOS DEBERÁN POSEER LICENCIA MÉDICA APROBADA Y LICENCIA DEPORTIVA – ES OBLIGATORIO PARA LOS MENORES DE EDAD LA AUTORIZACIÓN DEL PADRE Y LA MADRE HECHA ANTE ESCRIBANO PÚBLICO O JUEZ DE PAZ.

2.2. INSCRIPCIONES

La apertura y el cierre de Registro de Inscripciones se producirá de acuerdo lo establezca el KPS.

Inscripciones Previas: Si la organización así lo estipula, podrá realizar inscripciones previas vía medios electrónicos, siempre que estos estén avalados por la KPS.

Cierre de Inscripciones: el cierre de las inscripciones a una competencia quedará supeditada a la publicación oficial del general de clasificación avalado por los comisarios deportivos. Siendo esta acción la que determine el cierre definitivo de las inscripciones.

2.3. REUNIÓN DE PILOTOS

Previo a cada competencia y luego de los entrenamientos y/o clasificación, el Comisario Deportivo llamará a reunión de pilotos siendo su **CONCURRENCIA OBLIGATORIA**, para todos los pilotos que hayan registrado su inscripción y en el caso de las Categorías Infantiles, los padres/tutores o concurrentes de los mismos podrán concurrir para ser informados de las novedades de la categoría y para solicitar la opinión de los mismos referentes a la actividad. El KPS está facultado para la toma de asistencia de los pilotos concurrentes a la reunión con las autoridades de la carrera. La inasistencia por parte de los pilotos o sus concurrentes sin un aviso previo, será motivo de sanciones económicas que establecerá el KPS.

2.4. CANTIDAD MÍNIMA DE PARTICIPANTES

Para que una competencia otorgue el 100% del puntaje previsto, deberán hallarse como mínimo 6 (seis) competidores inscriptos y verificados técnicamente. El cupo mínimo de participantes por Categoría será de 6 (seis) kartings al momento de comenzar la competencia.

2.5. PUNTUACIÓN

Las pruebas puntuables en el presente campeonato son: Clasificación, Series y Finales.

PUNTUACIÓN POR ASISTENCIA: habiendo cumplimentado con la finalización del proceso de inscripción, todo competidor obtendrá 1 (un) punto luego de haber realizado al menos una tanda de pruebas o clasificación.

GENERAL DE CLASIFICACIÓN: el piloto que obtenga el mejor tiempo en clasificación será adjudicado con 1 (un) punto.

PUNTUACIÓN DE LAS SERIES Y FINALES: los vehículos que hubiesen cubierto el 75% de la cantidad de vueltas cumplidas por el ganador, redondeada hacia arriba el número entero de vueltas completas, serán clasificados.

PUNTUACIÓN DE LAS SERIES: los cinco primeros puestos de una serie puntúan del 1er al 5to de la siguiente manera: 5, 4, 3, 2, 1.



KARTING PROVINCIAL SANTAFESINO



PUNTUACIÓN DE LAS FINALES “A” Y “A1”: las puntuaciones serán del 1er al 10mo puesto de la siguiente manera: 30, 25, 20, 15, 10, 8, 6, 4, 2, 1.

En el premio coronación la puntuación será de puntaje y medio.

2.6. PRUEBAS LIBRES

El organizador para tal fin deberá contar con cobertura médica, seguro de vida y seguro de responsabilidad civil. Deslindando todo tipo de responsabilidad por posibles daños y/o perjuicios que pudieran ocasionar a el KPS.

2.7. SISTEMA DE CLASIFICACION:

2.8. La Clasificación será de 5 minutos o 3 vueltas lanzadas para cada categoría.

- Será una tanda de hasta 16 vehículos, en el caso de que supere este número de inscriptos, se separarán en grupos de cantidades iguales de vehículos teniendo en cuenta el ranking actualizado de la fecha anterior, de menor a mayor en el ranking, teniendo como máximo 3 grupos de clasificación y en el caso de la primera fecha se utilizará el ranking del campeonato del año anterior, en caso de no haber ranking del campeonato del año anterior los C.D. deberán ordenar los grupos de clasificación según los tiempos de las 2^{da} tanda de entrenamiento.
- Primer Grupo: 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º, 9º, 10º, 11º, 12º etc. del ranking.
- Segundo Grupo: 16º, 17º, 18º, 19º, 20º, 21º, 22º, 23º, 24º, 25º etc. del ranking.
- Saldrán a la pista a clasificar de acuerdo con el Programa Oficial de la Competencia desde la apertura de boxes, que será anunciada con la bandera verde. Cumplido el tiempo se bajará la Bandera de Cuadros al primero que pase por la línea de llegada y a continuación a los demás participantes.
- Cada piloto podrá salir a pista en cualquier momento de su tanda, una vez finalizada o cuando quiera detenerse para no volver a salir, deberá ingresar indefectiblemente al Parque Cerrado. Quien entre a Boxes y no al Parque Cerrado, durante el desarrollo de las tandas de clasificación se le procederá a anular los tiempos de la clasificación, de acuerdo con el Art. 14.3 del RDA. Prescripciones generales para competencias en pista.
- **La Clasificación será a box cerrado.**
- En el caso de haber más de una tanda Clasificatoria y si el escenario o pista cambia por algún motivo, se declarará clasificaciones atípicas.
- Los tiempos obtenidos por cada participante al término de la Clasificación, determinarán la composición y el ordenamiento de la Grilla de largada para las series. A tal efecto se ordenarán los mejores tiempos obtenidos, de menor a mayor.
- Cada competidor deberá salir a clasificar únicamente en el grupo que le fuera determinado por las autoridades de la Prueba, quien no lo hiciera será descalificado de la clasificación largando ultimo la serie.
- En caso de empate de tiempos, el mejor tiempo le será acordado a quien realice primero el tiempo.
- En caso de que un vehículo no complete un giro cronometrado en la clasificación se le permitirá



enrillarse en el último lugar en caso de que sean dos o más se tendrán en cuenta el orden del Ranking y de no estar rankeado será el del número del karting que determine de menor a mayor.

- En caso de que un kart sea excluido por cualquier motivo luego de haber clasificado, se le retirarán los tiempos obtenidos y podrá participar de la serie en el último lugar de la grilla. La misma situación se aplicará de la serie a la carrera final.
 - INTERRUPCION DE UNA CLASIFICACION:
- A partir del momento en que se muestre la Bandera Roja finalizará la toma de tiempos. Si una tanda de clasificación fuese interrumpida por fuerza mayor, continuará por el tiempo que falte para completar el total establecido de acuerdo al RPP o este reglamento.
- Al reanudar la tanda, por el tiempo que reste para la finalización, se habilitará la toma de tiempos a partir del primer paso por la línea de sentencia o desde el momento que pase el primer auto por la línea de Cronometraje, habiendo dado una vuelta al circuito.
- Si al interrumpir las pruebas se hubiese cumplido el 80 % del total del tiempo estipulado, los Comisarios deportivos podrán determinar por cumplida la Clasificación.
 - Al haber bandera roja, todos los pilotos que estén en la pista deberán dirigirse únicamente a la línea de sentencia o a técnica. Quien se detenga en otro lugar sin tener algún problema será excluido de la clasificación de manera inmediata

2.9. GRILLA DE SERIES Y FINALES

El piloto que haya realizado el mejor tiempo de clasificación en su categoría correspondiente debe largar del 1er Cajón de Salida. Todo piloto/concurrente debe saber el cajón en que larga, caso contrario el comisario sancionará con "adelantamiento o falsa largada". *El cambio de grilla para la serie se podrá realizar dentro de los 30 (treinta) minutos posteriores a la clasificación y, para el cambio de grilla de la final, dentro de los 30 (treinta) minutos posteriores a la serie.*

2.10. SERIES

En caso de superar los 20 kartings clasificados se realizarán 2 (dos) series, tomando el tiempo más rápido de clasificación para el 1er puesto de la primera serie y el 2do más rápido para el 1er puesto de la segunda serie. Este proceso será aplicable para los demás puestos.

2.11. FINALES

En el caso que el número de pilotos a largar la Final "A" supere los 22 pilotos inscriptos, se realizará una denominada Final "A1". En dicho caso, se tomará la serie más rápida como referencia para el armado de las grillas, por ejemplo: 1ro de la serie más rápida largará 1ro en Final "A"; 1ro de la serie más lenta largará 1ro en la Final "A1"; 2do de la serie más rápida largará 2do en la Final "A1"; 2do de la serie más lenta largará 2do en la final "A"; 3ro de la serie más rápida largará 3ro en la final "A"; 3ro en la serie más lenta largará 3ro en la final "A1". De esta misma manera se organizarán los puestos restantes.

2.12. Salida con pista húmeda: este caso será declarado por los C.D. y el D.P. los días de lluvia y se procederá de la siguiente manera:

- Luego de formar la grilla el oficial al fondo de la grilla agitara la bandera verde indicando así que está todo en orden para la vuelta previa. El largador mostrará el cartel de 5 y a los 5



segundos agitará la bandera verde iniciando la vuelta previa.

- Una vez iniciada la vuelta previa todos los pilotos deberá formarse en fila india detrás del pole position, respetando su posición de grilla y o debiendo adelantar ningún kart, a menos que algún kart tenga alguna falla y se retrase.
- En caso de que un kart se retrase, podrá recuperar su posición hasta un punto marcado con anticipación por los C.D., dicho punto será señalado con conos y una línea punteada blanca.
- El pole position estará encargado de llevar la fila india en velocidad reducida, no pudiendo acelerar y desacelerar en reiteradas condiciones, dicha acción será sancionada a criterio de los C.D. desde 5 segundos a un minuto de recargo o la exclusión.
- Una vez alcanzada la última curva, o la zona previamente designada por los C.D., el banderillero de dicho sector agitará la bandera verde dando inicio a la carrera, pudiendo hacer maniobras de adelantamiento una vez superada una línea blanca trazada de manera continua desde el vértice de la curva al final de la cinta asfáltica.
- La fila deberá ser compacta al llegar a la última curva, de no ser así el banderillero encargado de la última curva agitará la bandera amarilla, anulando así la largada y debiendo dar una vuelta más, esta vuelta se descontará de las vueltas totales de carrera. El piloto que provoque la ruptura de la fila será sancionado desde un recargo de 5 segundos a 1 minuto o la exclusión según el criterio de los C.D.

2.13. ASISTENCIA MECÁNICA Y AUXILIARES EN CIRCUITO

*Una vez largada la vuelta previa, **SE ENCUENTRA PROHIBIDA LA ASISTENCIA EN PISTA PARA TODAS LAS CATEGORÍAS, BAJO PENA DE EXCLUSIÓN.***

2.14. CEREMONIA DE PREMIOS

Al menos los 3 primeros puestos de la Final de cada categoría recibirán un trofeo. Habiendo resultado la descalificación de uno o más de los premiados, deberá devolver dicho trofeo, el no cumplimiento traerá aparejada sanción que el KPS determine. Todos los pilotos que participan en la ceremonia de entrega de premios lo deberán hacer con la indumentaria reglamentaria, caso contrario no se le hará entrega del trofeo.

2.15. KARTING FUERA DEL CIRCUITO

Una vez registrado el karting en el evento, queda prohibido retirarlo del circuito, el no cumplimiento traerá aparejada la exclusión total. A excepción de tener que realizar la reparación puntual de enderezar el chasis, el cual deberá ser notificado a los comisarios técnicos y deportivos.

2.16. TRABAJOS EN ZONA BOXES

Luego del cese de la actividad en pista, está permitido poner en marcha los motores desde las 07:00 horas hasta las 22:00 horas. El no cumplimiento traerá aparejada sanción que las autoridades del KPS determinen. El RPP podrá variar esta franja horaria, la cual se deberá respetar bajo las mismas condiciones que la anterior.

2.17. SENSORES DE TIEMPO (TRASPONDER)

Será responsabilidad única del piloto la colocación del mismo, la falta de este elemento no



clasificará al piloto. Deberá ser colocado en el tanque hacia afuera. Es obligatorio una vez finalizada la competencia, entregar el sensor al servicio de tiempos. La pérdida o rotura de un sensor deberá ser reembolsado por el piloto/concurrente al valor del dispositivo en el mercado. Su retención y/o no devolución implica una sanción en multa determinada por la KPS.

2.18. RECLAMOS Y APELACIONES

Los reclamos y apelaciones tanto técnicas como deportivas se deberán realizar dentro de los 10 (diez) minutos luego de publicada la clasificación oficial. Esta se deberá presentar mediante nota escrita y firmada por el piloto o su concurrente ante las autoridades deportivas, acompañada por una caución que estipulará el KPS. En caso de sanciones deportivas por maniobras o incidentes dentro de la pista, será obligatorio presentar la cámara a bordo para validar el reclamo o apelación, ya que se utilizará como herramienta de revisión por los comisarios deportivos. De no ser así, no podrá efectuar ninguna de las acciones mencionadas anteriormente.

2.19. SITUACIONES NO PREVISTAS

Todos los casos no previstos en el presente Reglamento, serán resueltos de común acuerdo entre el director de la prueba y el Comisario Deportivo, designados a tales efectos. El organizador se reserva el derecho de modificar la programación de la competencia, con el acuerdo de las autoridades, disposiciones suplementarias o complementarias, informado en tiempo de los posibles cambios o adiciones al Reglamento Particular de la Prueba.

2.20. ASIGNACIÓN DE BOXES

Queda a cargo del organizador/promotor.

Extintor de incendios: Será de carácter obligatorio contar con un extintor de Clase “ABC” (aptos para todo tipo de fuego) de 3Kg de capacidad como mínimo. Dicho dispositivo deberá estar en lugar bien visible y de fácil acceso, con su baliza de identificación obligatoria. Debe contar con marcador de presión y con acople rápido de seguridad.

2.21. CÁMARA A BORDO

Es obligatorio el uso de cámaras a bordo en un punto fijo del karting o en el casco del piloto.

2.22. ADQUISICIÓN DE DATOS

Se permite la adquisición de datos en el vehículo. Está prohibida la telemetría, entiéndase por telemetría en envío de datos desde los boxes al karting o viceversa en tiempo real.

2.23. CONDICIONES PARA SER CAMPEÓN

El campeón de la categoría será el piloto que haya ganado al menos una Final (Final “A” o “A1”) en la etapa regular o etapa final y que más puntos sume una vez finalizada la etapa final.

2.24. FECHA LIMITE PARA DEBUT

Se permitirá el debut en cualquier divisional hasta la **7ma** fecha inclusive.



2.25. RESPONSABILIDAD DEL PILOTO Y SU CONCURRENTENTE

Tanto el piloto como su concurrente son responsables de las acciones de su equipo, mecánicos, allegados y/o simpatizantes. Siendo ambos (Piloto y Concurrente) quienes respondan ante las autoridades deportivas por las acciones de aquellos. Es facultad del organizador dar aviso a las autoridades policiales presentes en el predio ante cualquier altercado generado por aquellos. Según sea la gravedad del caso, el organizador puede reservarse el derecho de admisión y/o permanencia dentro del predio a toda persona (licenciada o no) que haya atentado contra el normal desarrollo de la actividad.

CONCURRENTENTE: persona inscrita en el pasaporte técnico asignada por el piloto para cumplir con los derechos y obligaciones de este rol mencionados en el párrafo anterior.

Mecánico/Preparador: tratándose de un mecánico/preparador como tal, tanto el piloto como su concurrente son responsables por las acciones de éste. En estos términos, el mismo se deberá identificar en la declaración jurada del vehículo al momento de realizar la revisión técnica previa. Esto lo habilitará a representar al piloto en el recinto de parque cerrado ante los comisarios técnicos. En este sentido, los comisarios deportivos pueden informar el comportamiento del mecánico siendo el piloto o su concurrente quienes respondan ante el KPS por sus acciones.

2.26. RESPONSABILIDAD CIVIL

Los pilotos asumen la responsabilidad civil de daños y perjuicios que pudieran ocasionar a personas físicas y/o instalaciones que pudieran resultar de la competición, en accidentes o desórdenes protagonizados por los mismos y/o sus colaboradores, que no estén contemplados en el contrato de cobertura médica, o el seguro a espectadores que cubre el espectáculo. Dicha responsabilidad es extensiva al concurrente del piloto.

2.27. INCIDENTE

Entiéndase como un hecho o una serie de hechos implicando a uno o más pilotos que sea constatado por los Comisarios Deportivos o llevados a estos por intermedio del Director de la Prueba, de un juez de hecho, por un Oficial Deportivo, o mediante una Reclamación y que, según la opinión de los Comisarios Deportivos: Haya motivado la interrupción de la carrera; Haya violado el presente Reglamento; Haya causado una colisión evitable; Haya hecho abandonar la pista a otro participante; Haya ilegítimamente impedido una maniobra de adelantamiento legítimo a otro piloto; Haya ilegítimamente molestado a otro piloto durante una maniobra de adelantamiento; Haya provocado desmanes, agresiones, insultos, ya sea del piloto, concurrente o participantes del equipo del piloto; Haya ocasionado una maniobra riesgosa o desleal que le permite ganar la posición a otro participante. El director de la Prueba o los Comisarios Deportivos pueden solicitar que cualquier auto que haya estado implicado en un accidente o incidente sea controlado. Podrán aplicar el mismo criterio cuando estimen que algún auto esté en condiciones de representar peligro para sí o para otros participantes, pudiendo proceder a hacer parar el mismo en boxes para su control



o reparación aun cuando esté en Pruebas Cronometradas o en Carrera, no siendo esta medida apelable e implicando el no cumplimiento, la aplicación de una sanción que puede llegar a la Exclusión. Corresponde a los Comisarios Deportivos dictaminar si uno o varios pilotos involucrados en un incidente deben ser penalizados y podrán imponer a cualquier piloto implicado en el mismo cualquiera de las penalizaciones previstas en el Reglamento. Para el caso que estimen que es necesario investigar más profundamente el hecho o que corresponda aplicar sanciones mayores a las que estén habilitados, podrán solicitar a el KPS, el pase a penalidades. Según estimen los Comisarios Deportivos la gravedad del hecho, están facultados a solicitar la Medida Provisoria, prevista en el Reglamento Deportivo Automovilístico. UN PILOTO IMPLICADO EN UN INCIDENTE CUALQUIERA SEA LA GRAVEDAD Y SU PARTICIPACIÓN O CULPABILIDAD EN EL MISMO DEBE HACERSE PRESENTE ANTE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS EN FORMA INMEDIATA A LA FINALIZACIÓN DE LA PRUEBA EN CUESTIÓN NO PUDIENDO RETIRARSE DEL AUTÓDROMO SIN LA AUTORIZACIÓN DE ELLOS.

2.28. ALCOHOLEMIA

La tolerancia de alcohol en sangre para PILOTOS Y CONCURRENTES durante el evento será de 0,00. En caso de no cumplir con dicho requisito, será EXCLUIDO DEL EVENTO.

Este proceso de control se realizará en el momento y las veces que las autoridades del KPS determinen.

2.29. TÉCNICA Y PARQUE CERRADO

Queda prohibido el ingreso por parte de concurrentes y mecánicos a la zona de técnica o parque cerrado, luego de que el karting ingresa a dicha zona desde la pista. Esto se deberá cumplir tanto en clasificación, series y finales. Esto se debe cumplir EN TODAS LAS CATEGORÍAS, en caso contrario el técnico informará a los comisarios para determinar la sanción.

Una vez culminada la final, el técnico autorizará a dos personas por karting (mecánicos/motoristas y concurrente) para realizar el proceso de control técnico correspondiente.

3. PASAPORTE TÉCNICO

- 3.1.** Definición: Documento obligatorio para todos los vehículos que participen en competencias automovilísticas en los campeonatos, copas, challenger y trofeos de la KPS y que tendrá como finalidad conocer el estado y el historial de los vehículos de competición.
- 3.2.** Utilización: Todo concursante inscrito en una prueba, sea cual sea la categoría, deberá poseer el pasaporte técnico del vehículo con el que desea competir. Se presentará con ocasión de las verificaciones administrativas y técnicas. Pasaporte técnico debe de estar a disposición de los comisarios técnicos en cualquier momento de la prueba, el cual debe ser completado por el



piloto o concurrente (ANTES DE INGRESAR EL RECINTO DE LA TÉCNICA), será de manera excluyente el que no cumpla con la misma.

3.3. Contenido: En el pasaporte técnico figurarán los siguientes datos:

- El número del karting.
- Categoría.
- Identidad de los propietarios sucesivos.
- DATOS DEL CONCURRENTE “RESPONSABLE”
- Un apartado para las anomalías detectadas y luego corregidas por el concursante, con el visto bueno y firma de los comisarios técnicos o el que corresponda que realizan la nueva verificación.
- Descripción por parte del propietario de las modificaciones realizadas, incluso aquellas que fuesen a consecuencia de accidentes importantes.

3.4. Solicitud: El concursante interesado en la consecución del pasaporte técnico presentará a las autoridades de KPS con una antelación suficiente para verificar antes de la primera prueba en la que participe el vehículo, una solicitud en modelo que se le facilitará en el que figuren la totalidad de datos exigidos. La expedición del pasaporte técnico no representa en su primera solicitud costo alguno.

3.5. Control y modificación: con ocasión de la participación del vehículo en pruebas automovilísticas, los comisarios técnicos responsables de la verificación anotarán las posibles anomalías que detectaran y que fuesen o no objeto de su exclusión de su tiempo clasificatorio, posición o prueba. Aquellas anomalías que no fuese objeto de exclusión deberán estar subsanadas en su siguiente participación bajo pena de NO ser autorizado a tomar la salida a pista. En todos los casos, la verificación de las posibles anomalías deberá estar acompañadas por una firma de los comisarios técnicos y otra del piloto o concurrente. Igualmente, con ocasión de cada participación del vehículo en pruebas automovilísticas, los comisarios técnicos responsables de la verificación anotarán las sucesivas modificaciones que se hayan realizado, tras la obtención inicial o dará el visto bueno (si es el caso) a las modificaciones declaradas por el concursante. El propietario del vehículo faculta a la KPS para marcar o precintar las partes del vehículo que considere oportunas con el fin de identificar fidedignamente dicho vehículo.

3.6. Retirada por la KPS: En caso de fraude constatado o de no conformidad del vehículo con su pasaporte técnico y con los reglamentos correspondientes este documento podrá ser retirado provisional o definitivamente por decisión de la comisión de disciplina de la KPS.



3.7. Pérdida: En caso de pérdida o robo (oficialmente declarado) el propietario podrá obtener otro pasaporte técnico en la forma y condiciones que se determinen: La restitución del pasaporte técnico por retirada provisional, pérdida etc. El mismo será reemplazado con el costo de media inscripción del día de la fecha y una sanción deportiva que será largar último en la serie/final según corresponda. En caso de una segunda pérdida será pasible de severas sanciones (llegando hasta la exclusión del campeonato).

3.8. Anulación: La validez del pasaporte técnico concedido expira:

- Al finalizar el campeonato
- Cuando el vehículo deja de estar destinado a la competición.
- Por destrucción del vehículo.

3.9. Responsabilidades: El propietario del vehículo es responsable de:

- La solicitud y conservación del pasaporte técnico.
- La legibilidad de las anotaciones que se le pueden hacer constar en él.
- Su presentación a requerimiento de los oficiales de las pruebas en las que el vehículo esté inscripto.
- De las falsas declaraciones, incluso de las que incurriera por omisión de las mismas, por las modificaciones o accidentes entre pruebas.
- De la veracidad de los datos aportados para la solicitud del pasaporte técnico.

4. DEFINICIONES

4.1. Adquisición de Datos: Todo sistema, con o sin memoria, instalado sobre el kart, que lea, indique, obtenga, registre, informe o transmita cualquier información relativa al funcionamiento del vehículo durante la marcha del mismo.

4.2. Telemetría: Transmisión de datos entre un karting en movimiento y un receptor externo.

4.3. Homologación: Ésta es la certificación oficial del KPS, de que un modelo específico de chasis, motor, neumáticos, etc. ha sido fabricado en serie y en número suficiente, que justifica su utilización en la categoría en cuestión.

4.4. Componentes mecánicos: Cualquier componente necesario para la propulsión, dirección y frenado, así como cualquier adicional, sea fijo o móvil, necesario para su normal funcionamiento.

4.5. Componente de serie, original: Cualquier componente que ha pasado todas las fases industriales fijadas por el fabricante del equipo considerado y originalmente montado en el karting o su motor.

4.6. Pieza similar: toda pieza producida por otro fabricante con las mismas características, dimensiones, acabados superficiales, masas y material de la pieza



original.

- 4.7.** Pieza opcional: aquella por la cual se puede optar por mantenerla o quitarla.
- 4.8.** Pieza libre: son aquellas a las cuales se les permite la libertad de su trabajo o cambio, pero conservando su posición original.
- 4.9.** Máximo: El mayor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más alto.
- 4.10.** Mínimo: El menor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más bajo.
- 4.11.** Chasis: Estructura global del karting que incluye los componentes mecánicos y la carrocería, incluso cualquier parte que sea interdependiente de dicha estructura.
- 4.12.** Bastidor: Parte de apoyo principal del chasis, integrada en una sola pieza. Recibe las partes principales y auxiliares.

5. MOTOR

Cilindrada: Volumen comprendido en el cilindro del motor, por el movimiento ascendente o descendente del pistón. Este volumen se expresa en centímetros cúbicos y para todos los cálculos el número “PI” se tomará como 3,1416. $V = 0.7854 \times d^2 \times l$; donde: d = diámetro del cilindro l = carrera del pistón.

6. VERIFICACIÓN TÉCNICA

6.1. Verificaciones Previas

Las verificaciones técnicas previas son opcionales y serán efectuadas por los oficiales designados, siendo estos los responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado de verificación, siendo éstos los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes.

En las verificaciones técnicas previas se presentará a verificación el material expresado en el boletín de inscripción y/o lista de inscritos oficial. Durante las verificaciones técnicas previas, se llevará a cabo por parte de los Comisarios Técnicos el control del precintado y/o marcado del o de los motores que presenten los concursantes y la identificación de los neumáticos.

Los números de los precintos si los hubieran puesto, quedarán anotados en el Pasaporte Técnico, que será firmado por el responsable técnico del vehículo (llámese



piloto, concurrente o mecánico). Dichos precintos, deberán permanecer intactos durante toda la competencia. En el caso de llevar situados precintos, está totalmente prohibido añadir a éstos cualquier otro material aparte del alambre o hilo y precintos oficiales (silicona, cinta adhesiva, etc.).

Los Concurrentes y/o Pilotos no están autorizados a realizar ningún cambio de material después de que este haya sido identificado en las Verificaciones Técnicas Previas, quedando totalmente prohibido el intercambio de chasis, motores, neumáticos, etc., entre pilotos. Es decir, el material utilizable para cada piloto queda limitado al verificado para sí mismo en las verificaciones técnicas previas.

En caso de tener observaciones en el Pasaporte Técnico, una vez solucionado el ítem en cuestión se deberá presentar el auto y el pasaporte para la firma del Verificador o del Comisario Técnico.

Serán motivo de desclasificación y exclusión, la rotura o falta de precintos una vez que el karting haya completado la Técnica Previa.

6.2. Verificaciones Finales

El Comisario Técnico es quien, en forma exclusiva realizará las verificaciones técnicas reglamentarias sobre los elementos del karting, QUE, A SU JUICIO, ÉL CONSIDERE NECESARIAS, ya sea a la finalización de las series clasificatorias, series y/o carrera.

Dichas verificaciones serán realizadas en presencia del concursante del karting a verificar o de su concurrente. En caso de ausencia del concursante o su concurrente durante el acto de verificación debidamente notificado y anunciado, no podrá formular protesta alguna referida al acto de verificación.

Asimismo, se podrá recurrir a un mecánico, designado por el concursante o concurrente, para las tareas de desmontaje si los Comisarios lo consideran oportuno.

Los Comisarios Técnicos (por delegación de los Comisarios Deportivos) pueden retener una o más piezas de un karting, con el fin de controlarlas detenidamente.

Estas piezas serán debidamente marcadas o precintadas en presencia del concursante o concurrente, quienes recibirán una copia del acta de precintado con una descripción de las marcas o número de los precintos.

NOTAS IMPORTANTES

- A TODAS LAS CATEGORÍAS 150 SE LES EXIGE TENER PERFORADO LA CABEZA DE UNO DE LOS BULONES DE LA TAPA DE VALVULA, BULÓN DE SUJETACION, TUBO DE ADMISIÓN, ESPÁRRAGO SUJETACION DE CARBURADOR PARA SU CORRECTO PRECINTADO.

- PARA TODAS LAS CATEGORÍAS ESTÁ TERMINANTEMENTE PROHIBIDO EL USO DE FUNDAS TÉRMICAS PARA LAS GOMAS EN COMPETENCIA ANTES DE SALIR A CADA PRUEBA.

- EL DEPARTAMENTO TÉCNICO TENDRÁ LA FACULTAD DE RETENER EN EL MOMENTO QUE CREA NECESARIO LOS NEUMÁTICOS DE LAS DISTINTAS CATEGORÍAS PARA UN CORRECTO CONTROL.



7. EQUIPAMIENTO Y NORMAS DE SEGURIDAD

El conductor debe llevar puesto:

7.1. Casco: “homologado”. Debe ser homologado para cumplir con las prescripciones de la C.N.K, F.A.E. y debe poseer una eficiente e irrompible protección para los ojos. El uso de accesorios aerodinámicos en los cascos está prohibido si no están homologados con el casco correspondiente. En ningún caso los pilotos se podrán quitar el casco protector estando en pista, hasta que lleguen a boxes y/o parque de servicio, según sea el caso. En tal caso el comisario deportivo, podrá aplicar apercibimientos y/o sanciones.

7.2. Monos de tejido (Buzo): Confeccionada con materiales homologados por la C.N.K, F.A.E. Deben cubrir la totalidad del cuerpo, piernas y brazos.

7.3. Guantes: Confeccionados con materiales homologados por la C.N.K, F.A.E. Deben cubrir totalmente las manos.

7.4. Cuellera: Construida con materiales homologados. Deben cumplir eficientemente su fin. Estas cuelleras serán en referencia y modelo, las especificadas por cada fabricante de este elemento, sin ninguna manipulación posterior que pueda alterar sus características iniciales.

8. NORMATIVA

Será efectuado por los Comisarios Técnicos designados por KPS.

8.1. PROCEDIMIENTO ÚNICO DE CONTROL DE COMBUSTIBLE: Los Comisarios

Técnicos y/o Adjuntos, deberán contar con un recipiente con capacidad mínima de 1 Litro, este solo será de vidrio transparente, para la calibración del equipo. Deberá contar con otro recipiente idéntico al anterior, sellado, precintado inviolable, por si ocurre una posible apelación al MÉTODO DE PROCEDIMIENTO, el cual puede ser apelado, NO ASÍ LA RESULTANTE DE LA MEDICIÓN SI ESTE NO FUERA COMPATIBLE.

8.2. CALIBRACIÓN DEL TESTER: Antes de la calibración del TESTER, el Comisario Técnico y/o adjuntos, deberán confeccionar un ACTA DE PROCEDIMIENTO, buscar dos o tres personas relacionadas con la actividad, PREFERENTEMENTE PILOTOS INSCRIPTOS EN ESE EVENTO, que atestiguan con su firma en dicha ACTA, que el procedimiento de calibración fue realizado de acuerdo a lo normado en este anexo, y cuya acta deberá enviarse a la Administración del KPS, junto a toda la documentación que corresponde a cada evento, por el Comisario Deportivo. Se tomará un recipiente únicamente de VIDRIO, colocando la cantidad suficiente de COMBUSTIBLE, para cubrir el bulbo sensor de medición, el QUE DEBERÁ QUEDAR FLOTANDO DENTRO DEL RECIPIENTE EN EL



COMBUSTIBLE, evitando el contacto en todo momento con las paredes y fondo del recipiente. Además de los recipientes solicitados, dichas autoridades deberán tener en cuenta la magnitud del evento y todo en relación a este control de combustible que se quiera realizar, tener previsto otros recipientes de vidrio para la extracción del combustible de cada kart, en una cantidad mínima de 15 a 20 envases con un diámetro de boca mínimo 52mm de diámetro, con una capacidad mínima de almacenamiento en 600CC, cuya finalidad es que se tenga fácil acceso a estos recipientes cuando se deba sumergir el sensor en el combustible allí almacenado para su medición. Estos deberán estar perfectamente limpios, higienizados secos y libre de cualquier contaminación, con su correspondiente cierre o tapa que selle perfectamente, en caso que se deba muestrear y eventualmente hacer traslados de la/s muestra/s, si así la situación lo requiriera. Esta medición acusará UN VALOR “X” que DEBERÁ SER CORREGIDA CON LA PERILLA DE CALIBRACIÓN DEL INSTRUMENTO, quedando indicada en dicho visor en la cifra 000. Una vez realizado este paso, NO SE DEBERÁ TOCAR MAS LA PERILLA DE CALIBRACIÓN, salvo que se presenten algunas dudas de acuerdo a las partes y se deba volver a calibrar, de la forma explicada más arriba. -

8.3. INTERPRETACIÓN DE LECTURA DEL DISPLAY DEL INSTRUMENTO:

Automáticamente el bulbo sensor leerá lo que posee cada recipiente, medida ESTA QUE PUEDE VARIAR EN ± 15 PUNTOS EN LA LECTURA DEL DISPLAY.- Esta diferencias de parámetros establecidos en ± 15 puntos obedecen a que ninguna de las destilerías fabricantes de combustibles, aquí permitidas son coincidentes entre ellas, en estas mediciones, como así también son muy diferentes los colores de los diferentes combustibles de venta y expendio habituales.

8.4. PROHIBICIONES: Está totalmente PROHIBIDA la utilización de ADITIVOS ESPECIALES PARA COMBUSTIBLE, como así también ACEITES LUBRICANTES QUE CONTENGAN ADITIVOS ESPECIALES. La utilización de cualquier ADITIVO NO PERMITIDO, AUN EN ACEITES LUBRICANTES QUE CONTENGAN ADITIVOS, elevará automáticamente estos valores. Esta situación, llevará la lectura del TESTER a valores de TRES DÍGITOS, lo que indicará que el combustible presenta adulteraciones o modificaciones con respecto a la/s muestras patrones allí exhibidas, Y COMO CONSECUENCIA Y RESULTADO, ESE COMBUSTIBLE NO SE AJUSTA A LO REGLAMENTADO.

8.5. COMBUSTIBLE: La organización del KPS tendrá la autoridad de hacer uso obligatorio el combustible que ellos deseen proveer dentro del evento. En caso de que esto no suceda, deberá ser de surtidor sin ningún tipo de aditivos que altere el mismo. No siempre en cada evento, deberá ser el de la misma marca. El control de combustible deberá hacerse y llevarse a cabo siguiendo los pasos establecidos en este anexo. Cualquier tipo de control que se pretenda hacer, sin haber seguido esta normativa, será declarado inválido. CUALQUIER ALTERACIÓN DEL COMBUSTIBLE COMPROBADA CON EL DETECTOMETRO DE LA CATEGORÍA SIGNIFICARÁ EXCLUSIÓN DE LA COMPETENCIA Y PASE A PENALIDADES.



8.6. SERVICIO DE ATENCIÓN AL PILOTO

A modo de SERVICIO COMPLEMENTARIO HACIA EL PILOTO, en cada evento, antes de la VERIFICACIÓN TÉCNICA PREVIA DE CADA EVENTO, los Comisarios Técnicos podrán brindar el servicio de control de combustible, con las pautas más arriba descriptas, SIN QUE ESTO FORME PARTE DE LA REVISIÓN TÉCNICA HABITUAL, y es solo a título informativo a quien lo solicita, sin que ello forme parte del algún reclamo de pilotos, preparadores o motoristas en caso de que durante el evento ya en forma oficial, las autoridades decidan llevarse a cabo este tipo de control, deslindando todo tipo de control y responsabilidades de parte de los Comisarios Técnicos que estén bajo la órbita de KPS.- Este servicio ofrecido queda condicionado, por la actividad y tiempo que dispongan los Comisarios actuantes, de acuerdo al trabajo del momento y a la magnitud del evento.- Este servicio de control de combustible que se ofrece, se deberá llevar a cabo del mismo modo que está reglamentado, con la excepción de que el piloto, preparador o motorista deberá traer su propio recipiente, higienizado, libre de contaminaciones, a solo efecto de que el control realizado sea de las mismas características que el procedimiento reglamentado, y volvemos a decir que este SERVICIO PRESTADO NO IMPLICA RESPONSABILIDAD DE LAS PARTES, ES A SOLO EFECTO DE PRESTAR ESTE SERVICIO, PARA EL BIEN Y TRANQUILIDAD DE LA/S CATEGORÍAS DE KARTING DE el KPS.

AUTORIDADES DE LA CARRERA

- **Director de la Prueba K.P.S.**
- **Director de la Prueba Adjunto K.P.S.**
- **Secretario de la Prueba K.P.S.**
- **Jefe de Seguridad K.P.S.**
- **Responsable de Parque Cerrado K.P.S.**
- **Comisario de Pista K.P.S.**
- **Comisario de Boxes K.P.S.**
- **Jefe de Sanidad K.P.S.**
- **Banderilleros K.P.S.**
- **Colegio de Comisarios Deportivos K.P.S.**
- **Colegio de Comisarios Técnicos K.P.S.**
- **Director de Carrera K.P.S.**
- **Largador K.P.S.**
- **Oficiales Deportivos K.P.S.**
- **Cómputos K.P.S.**
- **Administrativa K.P.S.**

El director de la Prueba trabajará en consulta con el director de Carrera. El director de Carrera debe estar en contacto con el director de la Prueba y con los Comisarios Deportivos, mientras los Karts estén en la pista. Por otra parte, el Director de la Prueba deberá controlar la carrera y mantener contacto permanente con todos los puestos Deportivos, de Seguridad y de Sanidad.

- 1.1 **Las autoridades, no pueden ser pilotos con licencia del corriente campeonato, preparador o chasista identificado con un equipo que este participando de cualquier competencia fiscalizada por la K.P.S.**