REGLAMENTO ARGENTINO DE KARTING

EDICIÓN 2026

VIGENCIA:

El presente Reglamento Argentino de Karting regirá desde el 1º de enero de 2026 hasta el 31 de diciembre de 2026. A partir de su entrada en vigencia, anula y reemplaza a todo reglamento deportivo similar emitido con anterioridad.

CAPÍTULO 1: Nomenclatura y Definiciones Generales

La nomenclatura, definiciones y abreviaturas detalladas a continuación serán adoptadas con carácter obligatorio en el presente Reglamento, en sus anexos y en toda documentación oficial derivada.

1.1. DEFINICIONES TÉCNICAS Y DE ENTIDADES

KARTING

Vehículo terrestre con o sin carrocería, de cuatro ruedas no alineadas que mantienen contacto constante con el suelo. Dos de ellas aseguran la dirección y las otras dos transmiten la potencia. Sus componentes principales son: el chasis, el motor y los neumáticos.

F.R.A.D. (Federación Regional de Automovilismo Deportivo).

Persona Jurídica que agrupa, dentro de su jurisdicción, a las instituciones cuyo objeto principal es la práctica oficial del automovilismo deportivo.

Función: Controla y fiscaliza con sus propios medios las competencias en su zona, aplicando las normas del RDA (Reglamento Deportivo Automovilístico) bajo el esquema deportivo de la **CDA del ACA** (única Autoridad Deportiva Nacional reconocida por la FIA).

Obligaciones: Ejecutar la actividad del karting siguiendo las normativas de la **CDA KARTING**. Deberán remitir sus propuestas de calendarios y reglamentos antes del **31 de diciembre de cada año** para garantizar el inicio ordenado de la temporada siguiente.

ORGANIZADOR O PROMOTOR

Grupo conformado por un mínimo de tres personas físicas, reconocidas por la **CDA KARTING**, con capacidad para organizar un evento y aplicar el Reglamento Particular de la Prueba (RPP). El titular de la organización y/o Promotor deberá contar con licencia vigente otorgada por la **CDA**.

CDA KARTING

Órgano rector y fiscalizador dentro de la estructura de la **CDA** (Comisión Deportiva Automovilística) encargado de la regulación específica de la disciplina.

1.2. CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS Y COMPETENCIAS

CLASE O CATEGORÍA

Agrupación de vehículos con características técnicas similares (cilindrada, tipo de motor, edad del piloto, u otros parámetros). Los karts de competición se dividen en los siguientes Grupos:

GRUPO 1: Categoría OK-N y KZ.

GRUPO 2: Categorías, IAME MY 10 y ROTAX (Cilindrada: 125 cm^3).

GRUPO 3: Categorías ENDURANCE, HONDA CUP, CADETE y MINI (Cilindrada: 60 cm^3).

COMPETENCIA, EVENTO O MANIFESTACIÓN DEPORTIVA

Cualquier carrera, intento de récord, prueba de endurance o regularidad en la que participe un Kart.

Duración: Se considera iniciada una manifestación deportiva al comenzar la verificación administrativa y finalizada tras la conclusión del control técnico final (técnica post-carrera).

TIPOS DE COMPETENCIAS:

Campeonato Argentino de Karting:

Denominación exclusiva de la ADN (Autoridad Deportiva Nacional). Debe alinearse técnica y deportivamente con las normas CIK-FIA, respetando edades y clases.

Calendario: Entre el 01/01/2026 y el 31/12/2026. El promotor deberá presentar un calendario que no exceda los tres (3) eventos.

Competencia Nacional:

Debe estar inscripta obligatoriamente en el calendario nacional publicado por la **CDA KARTING**. Solo la ADN correspondiente puede autorizar un Campeonato Nacional y el uso de dicha denominación.

Competencia Interfederativa:

Aquella en la que participen pilotos de al menos tres (3) Federaciones reconocidas por **CDA KARTING**. Debe ser organizada y fiscalizada conjuntamente por las Federaciones intervinientes, con autorización expresa de la **CDA KARTING**.

Competencia Zonal:

Prueba cuya participación está restringida exclusivamente a poseedores de licencias zonales.

Requisito: Pilotos y Concurrentes deben poseer licencia expedida por la FRAD correspondiente a la región del evento (o reconocida por **CDA KARTING**).

Competencias no reconocidas:

Toda competición no organizada conforme al Código Deportivo Internacional (CDI) y al reglamento nacional de la ADN será considerada "no reconocida".

Efectos: Cualquier Permiso de Organización será nulo. Los resultados no serán válidos para campeonatos oficiales.

Prohibiciones: Ningún Piloto o Concurrente licenciado podrá participar en competencias no reconocidas (nacionales o internacionales). La infracción a esta norma conlleva sanciones previstas en el CDI.

Fecha protegida:

Reserva de fecha otorgada a campeonatos tales como (Panamericano, Sudamericano, Argentino, Federales e Inter-federativos reconocidos por **CDA KARTING**).

Alcance: Prohibición de realizar eventos de karting de asfalto en toda la República Argentina durante los días de actividad del evento.

Ámbito de Aplicación y Excepciones

Aplicación

La presente norma será de aplicación obligatoria para aquellas categorías que cumplan con las siguientes características, consideradas similares al campeonato principal:

- **Motorización: Deben poseer la misma especificación de motorización en alguna de sus divisiones.**
- **Estructura de Equipos: Contar con un mínimo de cinco (5) estructuras de equipos activas.**
- **Participantes en Puntos: Registrar al menos diez (10) participantes con puntos válidos en el campeonato.**

Clases Exceptuadas

Se permitirá la participación de categorías con motorizaciones de diferente cilindrada, siempre que se trate específicamente de aquellas que posean motorización de 60cc en categorías tipo “Promocionales”.

CDA KARTING estará facultado para la evaluación y resolución de los casos que revistan carácter de excepcionales.

En estos casos las FRAD interesadas deberán enviar un correo a cnk@aca.org.ar solicitando la revisión

---

1.3. COPAS Y MONOMARCAS

DEFINICIÓN

Categorías de competición (Monomarca/Copa) diseñadas para garantizar la igualdad mecánica y la contención de costos, bajo las siguientes normas estrictas:

Motorización Monomarca: Motores idénticos en modelo, especificaciones y procedencia.

Prohibición de Preparación: Prohibida cualquier modificación técnica o asistencia por motoristas externos.

Service Oficial Único: Mantenimiento, reparación y sellado exclusivo por hasta dos (2) Services Oficiales designados.

Chasis Monomarca: (Si aplica) Modelo único o limitado a especificaciones estrictas del reglamento particular.

1.4. LICENCIAS Y AUTORIDADES

LICENCIAS (PRINCIPIOS GENERALES)

Ninguna persona podrá participar en una competencia sin la licencia correspondiente expedida por la CDA-ACA o sus FRAD reconocidas. La inscripción implica el conocimiento y aceptación del Código Deportivo Internacional.

Vigencia: Renovación anual obligatoria a partir del 1 de enero.

Licencia Internacional: Emitida por la ADN para competir en el exterior, acompañada de la autorización correspondiente (Art. 2.3.7 o 3.9.4 del CDI).

Licencia Provisoria: Facultad de la CDA o FRAD para otorgar habilitación temporal sujeta a evaluación de comportamiento y resultados.

ROLES DE LOS PARTICIPANTES

Piloto: Persona que conduce el kart, poseedora de licencia habilitante.

Concurrente: Persona mayor de edad, responsable legal del piloto y del equipo ante la CDA y autoridades del evento. Es el único habilitado para presentar reclamos.

Director de Equipo: Persona física a cargo de la dirección, administración y acondicionamiento de al menos dos vehículos. Requiere licencia.

Preparador: Persona física encargada del funcionamiento y mantenimiento del motor. Requiere licencia.

INSCRIPCIÓN

Contrato entre el Piloto/Concurrente y el Organizador/Fiscalizador. Obliga a tomar parte en la competencia salvo causa de fuerza mayor debidamente constatada.

1.5. INFRAESTRUCTURA Y ZONAS RESTRINGIDAS

PARQUE CERRADO

Zona de acceso restringido y obligatorio en instancias de verificación técnica.

Prohibiciones: Acceso exclusivo a oficiales designados. Prohibida toda reparación, control o preparación salvo orden expresa.

5

Alcance: Al finalizar una instancia oficial, la zona entre la Línea de Llegada y la entrada al Parque se considera bajo régimen de Parque Cerrado.

PRE-GRILLA

Área situada entre el "Parque de Asistencia" y la pista donde se ordenan los karts para la largada.

Permitido: Ajuste de presión de neumáticos (solo liberar aire con manómetro propio) y puesta en marcha del kart.

Prohibido: Cualquier otro trabajo mecánico en el kart.

ÁREA DE REPARACIÓN (BOXES/CALLE DE BOXES)

Zona adyacente a la Pre-Grilla y Parque Cerrado. Es el único sector donde el Piloto o su Mecánico están autorizados a realizar trabajos en el kart.

1.6. AUTORIDADES DE LA PRUEBA

COMISARIO DEPORTIVO

- Autoridad deportiva del evento. Posee plenos poderes para:
- Controlar el cumplimiento del cronograma y reglamentos.
- Detener karts o suspender la competencia por razones de seguridad.
- Supervisar el procedimiento de largada y la neutralización de la competencia.
- Trabajar en coordinación con el Director de Carrera.

DIRECTOR DE LA PRUEBA

Responsable ejecutivo del desarrollo de la prueba en pista. Sus funciones incluyen:

- Confección del programa oficial de actividades y anexos.
- Velar por la seguridad y el orden (con apoyo de fuerzas de seguridad y oficiales).
- Garantizar la correcta aplicación del esquema de seguridad (Ambulancias; Bomberos y Seguridad y Oficiales Banderilleros).
- Verificar que oficiales, pilotos y karts estén en condiciones reglamentarias.
- Gestionar la grilla de partida y dar la orden de Salida.
- Recibir reclamos y elevarlos a los Comisarios Deportivos.
- Recopilar actas de cronometraje y técnica para la clasificación.
- Impedir la participación de pilotos/concurrentes suspendidos o excluidos.

CAPÍTULO 2

Prescripciones Generales Aplicables a los Campeonatos de Karting en la República Argentina

1. Definiciones Reglamentarias

A) **CDA KARTING:** Órgano dependiente de la Comisión Deportiva Automovilística (CDA) del Automóvil Club Argentino (ACA). Su marco regulatorio está determinado por los Estatutos del ACA, el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA) y el presente Reglamento Argentino de Karting (RAK) y sus respectivos anexos.

2. Disposiciones Generales

2.1. Aplicación de la Normativa

Todos los Reglamentos Particulares de Prueba (RPP) correspondientes a eventos calendarizados por **CDA KARTING** deben ajustarse estrictamente a las cláusulas del RDA, el RAK, sus anexos, y a toda modificación aprobada y publicada por la CDA.

2.2. Clasificación y Requisitos de los Eventos

La actividad de Karting en el territorio de la República Argentina, regulada por la **CDA KARTING**, se organiza en las siguientes modalidades:

Tipo	Descripción	
Nacionales	Aquellas realizadas bajo el calendario oficial del Campeonato Argentino de Karting, regido directamente por la **CDA KARTING**.	Según lo establecido en el Capítulo 1 (Máx. 3 Eventos).
Interfederativas	Aquellas que formen parte de un campeonato previamente reconocido y fiscalizado por, al menos, tres (3) F.R.A.D. afiliadas a la CDA.	Reconocimiento previo y expreso de la **CDA KARTING**. (Máx. 2 Eventos).

Categorías Zonales

Las llevadas a cabo por entidades que merezcan dicho carácter a juicio de la F.R.A.D. correspondiente.

Calendario:

Máximo 10 carreras puntuables distribuidas en 8 eventos. Mínimo de 8 carreras realizadas para

consagrar al Campeón.

Presentación: Deben presentar a la **CDA KARTING** (a través de la FRAD) el Calendario, el Reglamento de Campeonato y el Reglamento Técnico antes del 31 de diciembre de cada año para su aprobación por la FRAD.

En caso de que se contemple la modificación del reglamento técnico o deportivo en aspectos fundamentales, tales como la motorización o las categorías por edades, será obligatorio notificar formalmente a CDA KARTING. Esta notificación deberá efectuarse a través de la federación correspondiente mediante un documento específico e individualizado que detalle claramente las modificaciones propuestas para su debida evaluación y la consecuente autorización o denegación.

Homologación / Habilitación o Registro: Deben usar elementos homologados, habilitados o registrados por **CDA KARTING**.

Respeto de Fechas: Obligación de respetar las Fechas Protegidas del Campeonato Argentino y/o aquellas que **CDA KARTING** determine.

Anualidad y Categorías: Los campeonatos deben ser anuales y ajustar sus divisiones a las existentes a nivel nacional (especialmente las relativas a la edad).

Legalidad: Presentar documentación jurídica y de autoridades actualizada antes del inicio de la primera competencia.

Categorías Club o Cerradas

Todos aquellos eventos que no estén comprendidos en las clasificaciones precedentes (ej. categorías internas, monomarcas no reconocidas como Copa, etc.).

Calendario: Máximo 10 carreras puntuables distribuidas en 8 eventos. Mínimo de 8 carreras realizadas para consagrar al Campeón.

Requisitos: Deben cumplir los mismos requisitos de presentación de calendarios y reglamentos que las Competencias Zonales.

Listado: Deben presentar lista de socios o adherentes antes del inicio del torneo. Solo los incluidos podrán participar. La lista podrá actualizarse el 1º de julio de cada año.

Respeto de Fechas y Homologación: Ídem Competencias Zonales.

2.3. Programa Kart Escuela

En cada Federación Regional de Automovilismo Deportivo afiliada a la **CDA KARTING**, deberá existir como mínimo una **"Escuela de Kart"**.

Reglamento: Estas divisiones se regirán por el manual de escuelas de kart emitido por la **CDA KARTING**.

Potencia: Los motores no podrán erogar una potencia superior a 6 HP.

2.4. Edades de las Categorías (Base: Año 2026)

Categoría	Edad Mínima (Cumplidos en 2026)	Edad Máxima
ESCUELA	6 años	11 años (Cumplidos en 2026)
MINI	7 años	12 años (Al inicio del campeonato)
CADETE	7 años	12 años (Al inicio del campeonato)
OKN JUNIOR	12 años	14 años (Al inicio del campeonato)
OKN	15 años	Sin límite
PROAM	26 años	Sin límite

Nota: El piloto que ascienda de categoría no podrá regresar a la misma bajo ninguna circunstancia.

Tanto el Piloto, como el Concurrente y el Director del Equipo, mediante la inscripción, declaran y aceptan la totalidad de las reglamentaciones emitidas por la **CDA KARTING.**

Asimismo, confirman conocer y cumplir con los requisitos de edad exigidos al momento de la inscripción. En caso de detectarse cualquier error o falsedad en dicha inscripción, la **CDA KARTING** se reserva la facultad de actuar en consecuencia y aplicar las sanciones pertinentes, sin importar la instancia del campeonato en curso ni la posición que ocupe el piloto en la clasificación oficial."

2.5. Inscripciones y Responsabilidades

2.5.1. De los Inscriptos

La inscripción a un evento debe ser realizada y firmada obligatoriamente por el Piloto y/o el Concurrente.

2.5.2. Condiciones Generales de Responsabilidad

A) Concurrente: El Concurrente inscripto es el responsable de la conducta del Piloto, sus mecánicos y acompañantes ante las autoridades. El Director de Equipo es responsable de los integrantes de su propio equipo.

Permanencia: El Concurrente debe permanecer en el Kartódromo desde el inicio de la actividad (según RPP) hasta la finalización de la Verificación Técnica.

Incidente: En caso de incidente, el Piloto y el Concurrente no podrán retirarse del Kartódromo sin la autorización expresa del Comisario Deportivo.

Ausencia: Si el Concurrente no puede asistir, debe nombrar a un reemplazante por escrito.

Solidaridad: La persona a cargo de un Kart es solidariamente responsable, junto con el Concurrente, del cumplimiento de las normas.

B) Cumplimiento Técnico: El Concurrente debe asegurar que su Kart cumpla con todos los requisitos técnicos y de seguridad en todo momento (prácticas y carrera).

C) Credenciales: Todas las personas que accedan a la Pista, Áreas de Servicios o Paddock deben exhibir la credencial oficial que los habilite.

2.6. Verificaciones (Administrativa y Técnica)

2.6.1. Verificación Administrativa

A) Obligación: El Piloto y el Concurrente deben presentarse a la Verificación Administrativa con toda la documentación original.

B) Excepción: Solo por fuerza mayor y con permiso especial de los Comisarios Deportivos se podrá realizar la verificación fuera del horario estipulado.

C) Documentación Requerida: Licencia Médica, Licencia Deportiva (Piloto, Concurrente, Director de Equipo y Preparador) y Documentos personales (DNI o Cédula de Identidad).

D) Personalidad: La verificación debe hacerse de forma personal.

2.6.2. Verificación Técnica

A) Facultades: En cualquier momento de la prueba, los Comisarios Deportivos y/o Técnicos están facultados para:

Efectuar la Verificación Técnica del Kart y del equipamiento del Piloto.

Solicitar la verificación de un Kart que haya abandonado o no se haya presentado a largar.

Pedir al Concurrente muestras de combustible o la entrega de cualquier repuesto para su verificación.

B) Re-verificación: Cualquier Kart desarmado, modificado o involucrado en un accidente que afecte su seguridad o categoría después de la Verificación Técnica inicial, debe ser presentado nuevamente a los Comisarios Técnicos para su re-evaluación.

C) Detención: El Director de la Prueba puede ordenar la detención de un Kart involucrado en un accidente para una Verificación Técnica inmediata.

D) Autoridad: Las Verificaciones Técnicas son responsabilidad de los Comisarios Técnicos y sus oficiales, quienes también controlan los Parques de Servicio y el Parque Cerrado. Sus instrucciones son de estricto cumplimiento.

E) Conformidad Implícita: La presentación de un Kart a la Verificación Técnica se considera una forma implícita de conformidad con los reglamentos.

F) Declaración de Materiales: En la pre inscripción on line el piloto / equipo deberá declarar el material a utilizar

G) Identificación: Los números de carrera y la publicidad oficial (si aplica) deben estar colocados al presentar el Kart a la Verificación Técnica.

H) Asistencia: El Organizador debe proveer el personal de asistencia en el lugar de la Verificación Técnica hasta el comienzo de las pruebas de clasificación.

2.7. Seguridad y Conducción en Pista

2.7.1. Conducción y Paradas

A) Uso del Circuito: Los Karts deben usar únicamente el circuito fijado y observar en todo momento las disposiciones de conducción del RDA.

B) Detención Segura: Si un Kart se detiene, debe ser colocado lo más rápido posible en un lugar seguro. Si el piloto es ayudado por un oficial deportivo para reiniciar la marcha, será desclasificado de esa sesión. El piloto debe permanecer junto a su Kart, salvo por razones médicas o de seguridad.

C) Interrupción: Si una prueba libre es interrumpida, todos los Karts abandonados serán trasladados al área de asistencia para poder participar en el reinicio.

D) Área de Reparación: Cualquier reparación con herramientas debe realizarse exclusivamente en el Área de Reparación o Boxes. Prohibido portar herramientas o repuestos en el Kart o en la indumentaria del Piloto.

E) Asistencia: El Piloto solo puede recibir ayuda en el Área de Reparación o Área de Servicios definida en el RPP o la Reunión de Pilotos.

F) Reabastecimiento: Si está autorizado, el reabastecimiento debe realizarse en un área especialmente dispuesta para ello.

G) Restricción de Contacto: Excepto en los casos expresamente indicados, nadie, salvo el Piloto, puede tocar un Kart fuera del Área de Reparaciones.

H) Ingreso a Pista: Cuando el Director de la Prueba detenga o finalice una sesión, nadie puede ingresar a la pista (excepto oficiales deportivos) hasta que todos los Karts hayan llegado al área de servicios o Parque Cerrado.

I) Velocidad Máxima: Se impondrá una velocidad máxima obligatoria en la zona de Boxes/Reparaciones y durante la vuelta de formación, así como para el ingreso al Parque Cerrado después de las sesiones. Las infracciones serán penalizadas según el RPP o el RDA.

J) Marcha Lenta: Un Kart que gire a marcha lenta por problemas mecánicos debe abandonar la pista lo antes posible por seguridad. La Autoridad puede retirarlo de la pista si no lo hace.

K) Autorización: Ningún Piloto puede ingresar a la pista desde la zona de reparaciones sin la autorización expresa de los Oficiales Deportivos.

L) Señales: Las órdenes se transmiten mediante las banderas indicadas en el RDA. Prohibido el uso de banderas similares por Concurrentes o terceros.

M) Salida de Pista: El Piloto que intente abandonar la pista o ingresar a boxes/Parque Cerrado debe señalizar su intención claramente y hacerlo de forma segura.

N) Infracción Técnica en Carrera: Si un Kart se encuentra en infracción al Reglamento Técnico (salvo en la última vuelta), y el Director de la Prueba lo ordena, deberá detenerse obligatoriamente en la zona de servicios para corregir la infracción antes de reingresar.

O) Obligación del Organizador: El Organizador debe asegurar que el circuito cuente con todos los elementos de seguridad requeridos desde el inicio de la primera práctica hasta el final del evento.

2.7.2. Combustible y Neumáticos

A) Combustible: El combustible debe cumplir con los requisitos del Reglamento Técnico de la Categoría.

B) Pista Húmeda: Cuando el Comisario Deportivo declare "Pista Húmeda", la elección del tipo de neumático queda a su criterio. A excepción de las categorías OKN JUNIOR, OKN y PROAM.

C) Prohibición de Uso Mixto: Queda estrictamente prohibida la utilización simultánea de neumáticos Slick y neumáticos de Lluvia en un mismo Kart.

D) Seguridad Técnica: Durante la actividad oficial, los Comisarios Deportivos podrán detener cualquier Kart cuyos componentes o la ausencia de ellos comprometan la seguridad de los participantes.

2.8. Acceso a la Pista

Solo los Oficiales designados en el RPP tienen derecho a acceder a la pista durante la actividad.

2.17 CÓDIGO DE BANDERAS

Banderas utilizadas por el Director de la Prueba o sus adjuntos en la línea de la Dirección de la Prueba.



SEÑALES (BANDERAS)

Las banderas son el medio principal para comunicar instrucciones y condiciones de pista a los Pilotos.

Señal	Modo	Significado
A) Bandera Amarilla	1. Fija	Reduzca la velocidad. Prohibido el adelantamiento. Existe un peligro en la pista.
	2. Agitada	Reduzca la velocidad. Prohibido el adelantamiento. Prepárese para modificar la trayectoria habitual. Existe un peligro significativo.
	3. Doble Agitada	Disminuya la velocidad drásticamente. Prohibido el adelantamiento. Esté listo para detenerse. La pista está total o parcialmente bloqueada.

A.1) Disposiciones de la Bandera Amarilla: La bandera amarilla se mostrará en el puesto de oficial de pista inmediatamente anterior al incidente. El adelantamiento está prohibido desde el puesto de la Bandera Amarilla hasta el puesto que mues-

Señal	Modo	Significado
tre la Bandera Verde (o superado el punto del incidente).		
B) Bandera Amarilla con Bandas Rojas	Fija	Indica la falta de adherencia en la pista (debido a la presencia de agua, aceite o cualquier otro elemento). Se mostrará mientras persista el peligro.
C) Bandera Azul	Agitada	Advertencia para el Piloto de que está siendo alcanzado por un Kart más rápido. Debe facilitar el adelantamiento.
D) Bandera Blanca	Agitada	Indica la presencia de un vehículo o unidad de rescate muy lento en el sector de la pista donde se muestra.
E) Bandera a Cuadros Blancos y Negros	Agitada	Indica el fin de la práctica, clasificación o carrera.
F) Bandera Nacional	Agitada	Señal de largada de los ensayos cronometrados. No es utilizable para la largada de una competencia, salvo por el fallo temporal del sistema de semáforos.
G) Bandera Roja	Agitada	Para uso exclusivo del Director de la Prueba en la línea de largada (quien instruirá a los banderilleros). Significa la detención absoluta e inmediata de la competencia. También puede ser usada para cerrar la pista antes de una competencia.
H) Bandera Verde	Agitada	Indica el final de las condiciones anormales de competencia (vía libre). Se utiliza además para indicar la largada de las vueltas de calentamiento, el inicio de una sesión de ensayos o la vuelta de formación.
I) Bandera Negra	Fija	Informa al Piloto, identificado por su número, que debe dirigirse inmediatamente y detenerse en el Parque Cerrado (Retiro Obligatorio). La decisión debe ser acordada con los Comisarios Deportivos y el equipo del Piloto debe ser avisado de inmediato. Si el Piloto no acata la orden, la bandera será mostrada por un mínimo de cuatro (4) vueltas consecutivas.
J) Bandera Negra con Círculo Naranja	Fija	Informa al Piloto (identificado por su número) que su Kart presenta problemas mecánicos o técnicos , suscep-

Señal	Modo	Significado
		tibles de provocar un peligro. Debe entrar al Pit Lane o Área de Reparación en la siguiente vuelta. El Kart podrá reingresar a la pista solo si los problemas son resueltos a satisfacción de los Comisarios Técnicos.
K) Bandera Negra y Blanca Dividida Diagonalmente	Fija	Apercibimiento , Advierte al Piloto (identificado por su número) de tener conducta deportiva incorrecta. (puede seguir en pista) La decisión en competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos.
L) Bandera Azul con Doble Diagonal Roja	Fija	(Únicamente en carrera final) A criterio del Director de Carrera, a todo piloto que vaya a ser superado perdiendo una vuelta, se le mostrará esta bandera junto a su número. Deberá entrar inmediatamente al Parque Cerrado y será clasificado según las vueltas completadas. El incumplimiento puede ser sancionado por los Comisarios Deportivos.

SECCIÓN: PROCEDIMIENTOS DE COMPETENCIA

2.18. Comunicaciones e Instrucciones a los Concurrentes

Todas las clasificaciones (prácticas, clasificación, series y finales) serán informadas y publicadas mediante planillas oficiales de la **CDA KARTING**.

2.19. Entrenamiento y Clasificación

Disciplina y Seguridad: La disciplina y las medidas de seguridad aplicadas en el área de servicios, Parque Cerrado y pista deben ser las mismas que las aplicadas en series y finales.

Interrupción de Práctica Libre: El Director de la Prueba puede interrumpir una práctica las veces que lo considere necesario (ej. para retirar Karts o mejorar las condiciones de la pista). Solo en una práctica libre, y con acuerdo de los Comisarios Deportivos, puede decidir no reiniciar la sesión.

Interrupción de Clasificación (Sanción): Si un Piloto es responsable de causar la interrupción de una prueba de clasificación, los Comisarios Deportivos podrán anular todos sus tiempos cronometrados y prohibirle participar en el resto de las pruebas de clasificación.

Reclamos : Si una prueba de clasificación es interrumpida, no se admitirán reclamos relacionadas con los efectos que dicha interrupción pueda ocasionar en la clasificación final.

Control de Tiempos: Cada vuelta valida realizada en las pruebas de clasificación será cronometrada para determinar la posición de largada.

Ingreso a Parque Cerrado: Si un Piloto da por terminada su clasificación (o al finalizar la sesión), debe ingresar inmediatamente al Parque Cerrado. El incumplimiento resultará en la anulación de sus tiempos de clasificación.

2.20. Reunión de Pilotos

Definición y Objeto: Es una reunión obligatoria organizada por el Director de la Prueba para todos los Pilotos inscriptos. Su objetivo es recordar puntos específicos del reglamento, seguridad (general y del circuito), aclarar dudas, y repasar el mecanismo de largada y las señales (banderas).

Horario y Acceso: La hora de inicio debe figurar en el programa oficial. A la hora fijada, la puerta de acceso deberá cerrarse y se retirarán las planillas de firma.

Momento de la Reunión: Debe llevarse a cabo antes de la tanda de Clasificación. Se podrán realizar reuniones complementarias si se considera conveniente.

Obligatoriedad y Sanción: La asistencia de todos los Pilotos es obligatoria. La inasistencia será penalizada por el ente fiscalizador con una multa o posiciones en grilla de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Campeonato.

Las multas deberá ser abonadas al momento de la notificación, e inhabilita al Piloto a participar de cualquier prueba hasta su pago.

Registro y Conducta: Se firmará un registro de asistencia por cada Piloto y otro por cada Concurrente. Los asistentes deben permanecer en la reunión hasta su finalización, guardando la debida atención y silencio.

2.21. Grilla de Largada

Publicación: Después de las pruebas de clasificación, la lista de Pilotos y sus tiempos, así como las grillas de largada, deberán ser publicadas oficialmente. Solo los pilotos clasificados están habilitados para largar.

Ausencia: Cualquier piloto cuyo Kart no esté en condiciones de largar debe dar aviso inmediato a los oficiales en la Pre-Grilla, quienes notificarán al Director de la Prueba.

Orden de Largada: La grilla se establecerá según el mejor tiempo de cada Piloto en las pruebas de clasificación. En caso de empate de tiempos, la mejor posición será otorgada al Piloto que haya realizado el tiempo cronometrado primero (en tiempo neto).

Elección de Puesto (P1): El Piloto clasificado en primer lugar (P1) tiene el derecho a elegir su puesto de largada (derecho o izquierdo) en la primera fila. Debe notificar esta elección al Director de la Prueba al ingresar a la Pre-Grilla. Esta elección solo afecta la primera fila. Si el Piloto no realiza la elección, la configuración de puestos utilizada en carreras previas se mantendrá, o será fijada por el Director de la Prueba en un circuito nuevo (con acuerdo de los Comisarios Deportivos).

Cierre de Pre-Grilla: El acceso a la Pre-Grilla se cerrará cinco (5) minutos antes de la hora fijada para el inicio de la carrera. Todo Piloto no presente con su Kart en ese momento no podrá largar, salvo circunstancias de fuerza mayor comprobadas por los Comisarios Deportivos.

2.22. PROCEDIMIENTO DE LARGADA O SALIDA

El tipo de salida deberá ser especificado en el Reglamento Particular de la Prueba (RPP) y debe ajustarse a una de las dos modalidades autorizadas: "Salida Lanzada" o "Salida Parada".

La parrilla (grilla) de salida estará constituida por dos líneas de Karts.

Las salidas tipo Le Mans están prohibidas, salvo autorización expresa de la CIK-FIA, previa solicitud justificada del organizador.

Señal de Salida: Se dará mediante un semáforo o bandera (Argentina) . La señal efectiva de salida con semáforo es el apagado de las luces rojas del sistema, con bandera es en la acción de bajada de la misma .

Condiciones de Carrera: Tan pronto como se dé la señal de salida, se aplican las condiciones de carrera, quedando prohibida la asistencia a los Karts, salvo para estacionarlos en una zona segura.

2.22.1. Secuencia Estándar del Procedimiento de Salida

Este procedimiento es aplicable en todas las especialidades y se regirá, además, por las disposiciones específicas del Reglamento de Circuitos.

Momento	Señalización	Acción Obligatoria y Disposiciones
15 minutos	Apertura del Parque de Salida	Se abre el Parque de Salida para que los Karts inicien la formación en la Pre-Grilla.
10 minutos	Panel / Aviso Audible	Confirmación del tiempo restante.
5 minutos	Panel / Aviso Audible	Cierre de la entrada al Parque de Salida.
3 minutos	Panel / Aviso Audible	Los Karts deben estar situados en su posición asignada en la grilla, con los neumáticos definitivos instalados. Todo el personal (excepto Pilotos, mecánicos y oficiales) debe abandonar la grilla.
1 minuto	Panel / Aviso Audible	Finaliza el plazo para realizar cualquier operación de ayuda o asistencia mecánica externa en los Karts.
30 segundos	Panel / Aviso Audible	Confirmación del tiempo restante.

Momento	Señalización	Acción Obligatoria y Disposiciones
Arranque Motores	Panel / Aviso Audible	Los Pilotos deben proceder al arranque de los motores.
Bandera Verde	Bandera Verde	Inicio de la Vuelta de Formación.

2.22.2. Disposiciones de la Vuelta de Formación

Kart Inoperativo en Grilla: En caso de que un Piloto no pueda iniciar la vuelta de formación, una vez que el resto de los Karts hayan salido de la Pre-Grilla, deberá dirigir su Kart al Parque de Salida, donde podrá recibir asistencia.

Reincorporación: Una vez arrancado o reparado, el Piloto podrá reincorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando el Piloto de la Pole Position no haya alcanzado la línea roja (punto de no retorno) marcada en la pista.

Límite de Salida: Una vez que el Piloto de la Pole Position haya alcanzado la línea roja, cualquier Kart que se encuentre en el Área de Reparación o Pre-Grilla no podrá tomar la salida efectiva, independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.

2.22.3. Condiciones de "Pista Humeda " y Cambio de Neumáticos

Declaración Previa: Si el Comisario Deportivo declara la condición de "Pista Humeda" antes de la señal de 3 minutos, el cambio o montaje de neumáticos de lluvia está autorizado hasta la aparición del Panel de 3 minutos.

Lluvia Repentina (Variación del Procedimiento): Si comenzara a llover después de la señal de 3 minutos y antes del inicio de la vuelta de formación, se podrá permitir una variación en el procedimiento de salida.

Decisión: A criterio del Comisario Deportivo, se podrá dar oportunidad a los Pilotos de cambiar neumáticos.

Acción: Se mostrará el Panel de Salida Retrasada, y el procedimiento de salida comenzará de nuevo desde la señal de 5 minutos.

Intervenciones Autorizadas (Retraso): Durante esta intervención, solo se permitirá:

- Cambio de neumáticos.
- Ajuste de bujes.
- Ajuste de presiones de neumáticos.
- Lubricación de la cadena.
- Colocación del filtro de aire para lluvia.
- Cualquier otra intervención mecánica está prohibida. El cambio de neumáticos estará autorizado hasta el panel de 1 minuto.

2.22.4. Finalización del Procedimiento

Cualquier Piloto, junto con su Kart, que esté presente en la grilla o Pre-Grilla dentro de los tiempos establecidos en esta secuencia (2.22.1), será considerado como salido a la prueba, independientemente del número de vueltas de formación completadas.

Aquí tienes la redacción mejorada y corregida, enfocada en la precisión técnica y el flujo lógico de los procedimientos reglamentarios. Se han unificado términos y se ha estructurado el texto para facilitar la comprensión de las dos modalidades de salida y el protocolo de neutralización.

2.22. PROCEDIMIENTO DE LARGADA O SALIDA (Continuación)

2.22.5. Vuelta de Formación

La Vuelta de Formación tiene como propósito:

Lograr que los componentes mecánicos adquieran la temperatura idónea de trabajo.

Permitir la verificación y la formación correcta para la salida en el orden preestablecido en la Pre-Grilla.

Inicio de la Vuelta (Categorías con Embrague Centrífigo): Una vez arrancados los motores, los pilotos quedan a las órdenes del Jefe de Grilla, quien determinará el momento de iniciar la Vuelta de Formación, asegurando que todos los pilotos estén en condiciones de hacerlo.

Señal de Inicio: El Comisario Deportivo o el Largador agitarán la Bandera Verde. En ese instante, los vehículos deberán iniciar la Vuelta de Formación, manteniendo rigurosamente el orden de la grilla de salida y siguiendo al Piloto ubicado en la "Pole Position".

Prohibición de Asistencia: Una vez que los Pilotos hayan iniciado la Vuelta de Formación y traspasado la línea de *Pit Lane* o *Boxes*, no podrán recibir ayuda externa.

2.22.6. Largada Lanzada: Secuencia y Reglas Específicas

Una vez formadas las Pre-Grillas, los pilotos quedan bajo las órdenes e instrucciones del Comisario Deportivo.

A) Reglas durante la Vuelta de Formación (Largada Lanzada):

Los pilotos tienen la obligación de:

Circular en dos filas paralelas y a velocidad reducida.

Mantener la posición asignada en la Pre-Grilla.

No efectuar ensayos de largada.

B) Recuperación de Posición:

Recuperación Antes de la Línea Roja: Todo piloto que no pueda mantener su posición en el pelotón podrá intentar recuperarla de forma prudente. Esta maniobra debe finalizar antes de traspasar la Línea Roja (marcada en la pista o delimitada por conos). El resto de los pilotos está obligado a facilitar esta operación cediendo el paso.

Posición Final: Si un Piloto no logra recuperar su posición original al llegar a la Línea Roja, tomará la salida en el lugar que ocupe en ese momento.

Prohibición de Adelantamiento: Después de la Línea Roja, ninguna maniobra de adelantamiento está autorizada.

Vuelta Adicional: En caso de una nueva Vuelta de Formación, el Piloto podrá volver a intentar recuperar su posición una vez que haya pasado la línea de meta y antes de llegar de nuevo a la Línea Roja.

C) Kart Detenido en Vuelta de Formación:

Si un Piloto se detiene por cualquier motivo, no podrá intentar arrancar de nuevo su Kart hasta después de haber sido superado por la totalidad del pelotón.

Solo entonces podrá intentar recuperar su posición original, siempre que no afecte a la seguridad y hasta el límite de la Línea Roja.

Para recuperar su posición, no podrá utilizar ninguna vía que no sea la pista delimitada por las líneas blancas.

Exclusión por Intento de Adelanto: Si, en una repetición de la Vuelta de Formación, un Piloto intenta arrancar por delante de la formación para ser superado e intercalarse en el pelotón, se le mostrará la Bandera Negra y será excluido de esa Manga, Serie o Final.

D) Detención y Reanudación de la Formación:

El Comisario Deportivo podrá detener la Vuelta de Formación (Bandera Roja) si considera que un Piloto se ha detenido o retrasado por infracción de otro conductor. También podrá indicar una vuelta suplementaria de formación para que el Piloto afectado recupere su posición.

E) Formación para la Largada (Lanzada):

Al final de la Vuelta de Formación, los Pilotos deberán llegar al rectángulo previo a la línea amarilla, a velocidad reducida y constante, en perfecta formación, ocupando su lugar de grilla y perfectamente alineados en dos filas paralelas.

Se prohíbe invadir el rectángulo central marcado en la pista.

La velocidad de largada será controlada y determinada por el Comisario Deportivo.

Luces: Cuando los Karts se acerquen, las luces rojas estarán encendidas. Ningún Kart puede acelerar antes de que estas luces se hayan apagado. Los Karts deben mantener su posición, formación y alineación hasta que la señal de salida se dé.

Salida Válida: Si el Comisario Deportivo considera correcta la formación, dará la salida mediante el apagado de las luces rojas.

20 **Salida No Válida:** Si la formación no es considerada correcta, el Comisario Deportivo encenderá la Luz Ámbar o Naranja o mantendrá la Luz Roja encendida. Esto indicará la anulación de la salida, la necesidad de realizar otra Vuelta de Formación, y el reinicio del procedimiento de salida. Cada vuelta adicional de formación será descontada del total de vueltas de la carrera.

2.22.7. Largada Parada: Secuencia y Reglas Específicas

Una vez formadas las Pre-Grillas, los pilotos quedan bajo las órdenes del Comisario Deportivo y seguirán sus instrucciones.

A) Vuelta de Formación (Parada):

Los Pilotos iniciarán la Vuelta de Formación manteniendo sus posiciones, sin adelantar a la Pole Position, utilizando el desarrollo normal de la pista.

Una vez que hayan abandonado la Pre-Grilla y traspasado la línea de final de *Boxes* o carril de aceleración, no podrán recibir ayuda externa.

B) Toma de Posición en Grilla:

Al final de la Vuelta de Formación y bajo las órdenes de los Comisarios, los Pilotos tomarán y detendrán sus Karts en sus posiciones asignadas en la grilla de salida.

El Comisario Deportivo, su adjunto o el Director de la Prueba estarán en la línea de salida con una Bandera Roja.

Las luces del semáforo permanecerán apagadas hasta que el último Kart haya tomado su posición en la grilla.

Recuperación en Parada: Si un Piloto se retrasa en la Vuelta de Formación, tendrá la posibilidad de recuperar su posición en la grilla antes de que se enciendan las luces rojas.

Posición Incorrecta: Todo Piloto que desoiga las indicaciones del Comisario Deportivo para colocarse en la posición correcta (avanzada o no centrada) podrá ser penalizado.

C) Señal de Salida (Parada):

Una vez que todos los Karts estén detenidos en sus posiciones, un oficial mostrará una Bandera Verde al final de la grilla. El Comisario Deportivo o su adjunto abandonarán la pista.

El Comisario Deportivo o el Largador encenderán el semáforo rojo, o iniciarán el encendido secuencial de las luces rojas.

La Salida se considerará dada cuando las luces rojas se apaguen, lo cual ocurrirá entre los 4 y 6 segundos posteriores.

D) Salida Anulada (Parada):

Si el Largador no está satisfecho con el procedimiento, encenderá la Luz Ámbar o Naranja, o mantendrá la Luz Roja encendida. Esto significa que se realizará una vuelta de formación adicional.

E) Kart Detenido en Largada (Parada):

Si un Piloto no puede salir, deberá permanecer en su Kart, notificar su situación levantando los brazos y quedar a las órdenes de los oficiales para que el Kart sea situado en una posición segura.

Vuelta de Formación Adicional: Si se realiza una nueva Vuelta de Formación, el Piloto que no pudo salir será autorizado a salir de su Kart e intentar arrancar por sus propios medios una vez que toda la grilla lo haya superado. No estará autorizado a retomar su posición original y deberá tomar la salida al final de la grilla. Ningún Piloto está autorizado a ocupar la posición vacante.

2.22.8. Falsas Salidas e Incumplimientos

Juez de Hechos: Para verificar las salidas anticipadas y el control de la alineación, todos los oficiales indicados en el RPP serán considerados Jueces de Hechos. Podrán nombrarse tantos Jueces como sea necesario.

Infracción: Incurren en salida anticipada los pilotos que, antes de la señal de salida, dejen de estar en la posición de salida asignada.

Penalización por Falsa Salida: En caso de repetidas falsas salidas o incidentes en la Vuelta de Formación, el Comisario Deportivo o el Director de la Prueba, actuando como Juez de Hechos, podrán detener el procedimiento con la Bandera Roja y penalizar al Piloto(s) causante(s).

Reinicio: Se dará una nueva salida inmediatamente, o en un tiempo prudencial establecido por el Comisario Deportivo. La grilla de salida será la misma que la inicial.

Autorización de Salida: Todos los pilotos presentes en el área de salida o de reparación antes de que el procedimiento fuera detenido, serán autorizados a tomar la salida de la nueva Vuelta de Formación.

Reparaciones en Reinicio: Se aplicará la secuencia del Procedimiento de Salida, autorizándose las reparaciones hasta el Panel de 1 minuto.

Manipulación: Cualquier intento de adelantar o retrasar la salida será sancionado.

2.23. Neutralización de Carrera (Manga, Serie, Final, etc.)

Una manga o carrera podrá ser neutralizada si el Director de Carrera lo considera necesario.

A) Condiciones y Señalización:

Uso: El procedimiento solo se usará si la pista está obstruida o si los Pilotos u Oficiales están en peligro físico inmediato, pero las circunstancias no justifican la detención total de la carrera (Bandera Roja).

Orden de Neutralización: La orden se da cuando en Dirección de Carrera y en los puestos de Comisarios se muestren Banderas Amarillas agitadas y un Cartel “SLOW” (Panel amarillo con la palabra "SLOW" en negro).

Meta: Las luces naranjas intermitentes estarán encendidas en la línea de meta.

B) Procedimiento bajo Neutralización:

Formación: Todos los Karts deben alinearse detrás del Kart líder. El adelantamiento está totalmente prohibido, salvo que un Kart reduzca ostensiblemente su velocidad por un problema mecánico evidente.

Velocidad y Distancia: El Piloto líder dictará una velocidad moderada y constante. Todos los demás Karts deben mantenerse en una formación lo más compacta posible. Ningún Piloto puede dejar una distancia mayor a la de dos Karts entre sí mismo y el Kart precedente.

Tiempos de Vuelta: Ningún Kart podrá, bajo ningún concepto, realizar tiempos de vuelta inferiores a su propio mejor tiempo de vuelta en esa misma competencia. La infracción resultará en una penalización minima de 30 segundos pudiendo llegar a la desclasificación .

Entrada a Reparación: Los Karts pueden entrar al Área de Reparación, pero no podrán reincorporarse a la pista hasta que los oficiales lo autoricen. El Kart reincorporado debe proceder a velocidad reducida hasta el final de la línea de Karts detrás del líder.

Conteo de Vueltas: Todas las vueltas completadas durante la neutralización se contarán como vueltas de carrera.

Finalización en Neutralización: Si la carrera finaliza durante la neutralización, los Karts tomarán la Bandera a Cuadros de la forma habitual.

C) Reanudación de la Carrera:

Señal de Reanudación: Cuando el Director de Carrera decida finalizar la neutralización, las luces naranjas intermitentes en la línea de meta se apagarán, indicando que la carrera se reanudará en el próximo paso por meta.

Última Vuelta: Durante la última vuelta de neutralización, los paneles “SLOW” se mantendrán y las banderas amarillas se mostrarán estáticas. El Piloto líder seguirá marcando la velocidad reducida.

Aceleración: El Director de Carrera indicará la reanudación mostrando la Bandera Verde en la línea de meta. Los Pilotos solo podrán acelerar después de haber cruzado la línea amarilla anterior a la de meta.

Fin de Restricciones: Las banderas amarillas y los paneles “SLOW” serán retirados y reemplazados por Banderas Verdes agitadas en los puestos (mostradas por un máximo de una vuelta). Los adelantamientos seguirán prohibidos hasta superar la línea de meta al final de la neutralización.

Aquí tienes la redacción mejorada y corregida de las secciones finales del Capítulo 2, manteniendo un tono reglamentario y eliminando ambigüedades.

CAPÍTULO 2: Prescripciones Generales (Continuación)

2.23. Distancias a Recorrer

Las distancias mínimas y máximas a recorrer en las Mangas y Carreras Finales se establecen de la siguiente manera:

Categoría	Distancia Mínima	Distancia Máxima
ESCUELA / MINI / CADETE	4 Km	10 Km
OK JUNIOR	8 Km	15 Km
PROAM Y MASTER	8 Km	15 Km
OK	8 Km	15 Km
KZ	8 Km	15 Km

2.24. Interrupción de la Carrera (Bandera Roja)

La suspensión de una carrera será señalizada inmediatamente con la exhibición de la Bandera Roja en todos los puestos de banderilleros.

A) Procedimiento General:

Acceso a Pista: Ninguna persona puede ingresar a la pista hasta que la Dirección de la Prueba lo autorice e indique el punto de acceso seguro.

Transponders: Tras la interrupción, los Karts entran en régimen de Parque Cerrado.

B) Suspensión con Menos de Dos (2) Vueltas:

Largada Nula: Si la suspensión ocurre antes de completar dos (2) vueltas, la largada se considera nula y carente de validez.

Reinicio: Se otorgarán 15 minutos para reparaciones. Se dará aviso audible cuando resten 5 minutos para que los Karts se reubiquen en su posición original de grilla.

Regla del Spoiler (Trompa): Se deben reponer los *spoilers* (trompas), pero no se aplicarán sanciones por su caída en el momento de la interrupción.

Distancia: La carrera reiniciará con el número de vueltas original.

C) Suspensión entre el 2% y el 75% del Recorrido:

Parque Cerrado: Los Karts quedan en régimen de Parque Cerrado.

Reparación y Reinicio:

Solo los Karts que lleguen a *Boxes* o a la zona designada por sus propios medios mecánicos podrán comenzar a reparar una vez que se muestre el cartel de "Pista Habilitada".

Los Karts reparados podrán largar desde Boxes, detrás del último participante que largue desde la grilla.

Los Karts que no lleguen a la zona designada o a *Boxes* por sus propios medios mecánicos no podrán participar del reinicio de la largada.

Orden de Largada: La largada se realizará en fila única, y el orden será determinado por el posicionamiento de la vuelta anterior a aquella en que se informó la suspensión de la carrera.

Control del Spoiler (Trompa): Las trompas serán controladas. La sanción por trompa fuera de posición es inapelable, y la pieza debe ser colocada correctamente para el reinicio.

Resultado: El resultado se determinará por orden de llegada al finalizar las vueltas restantes, no por sumatoria de tiempos.

D) Suspensión con Más del 75% del Recorrido:

Carrera Finalizada: Se considera que la carrera ha finalizado.

Resultado: El resultado oficial será el de la vuelta anterior a aquella en que se informó la suspensión de la carrera.

2.25. Arranque del Kart Luego de un Incidente

Si un Kart se detiene en la pista por cualquier motivo:

Intento Único: El Piloto tendrá derecho a un único intento de arranque.

Seguridad: En caso de no arrancar, el Kart deberá ser trasladado inmediatamente por el Piloto a un lugar seguro, fuera de la línea de carrera.

Retiro: El Piloto deberá aguardar el resto de la sesión junto al puesto de banderillero más cercano. Para retomar al Parque Cerrado, deberá esperar el rescate de la organización.

Posición de Reintento: En cualquier caso, el intento de reinicio debe realizarse fuera de la línea de carrera y respetando siempre las condiciones de seguridad.

2.26. Finalización de la Carrera

A) Señal de Fin: La Bandera a Cuadros será mostrada al Kart líder en el momento en que cruce la línea de llegada, tras completar el recorrido total programado (vueltas o tiempo estipulado).

B) Error en la Señalización:

Anticipada (Menos Vueltas): Si la Bandera a Cuadros se muestra por error antes de que el líder complete las vueltas programadas, la carrera se dará por terminada en el momento en que el líder haya cruzado la línea de llegada por última vez antes de dicha detención.

Tardía (Más Vueltas): Si la Bandera a Cuadros se muestra con retraso, el resultado oficial se determinará tomando en cuenta el número de vueltas originalmente pactadas.

C) Ingreso a Parque Cerrado:

Los Karts se dirigirán a marcha lenta hasta el Parque Cerrado, sin detenerse y sin recibir ningún tipo de ayuda externa (excepto la de los oficiales deportivos, si fuera estrictamente necesaria).

Cualquier Kart que haya clasificado y no pueda llegar al Parque Cerrado por sus propios medios será trasladado al mismo bajo la supervisión exclusiva de los oficiales de pista.

2.27. Incidentes

Un "Incidente" se define como un hecho o serie de hechos que involucran a uno o varios pilotos, o una acción de un piloto, que es reportada a los Comisarios Deportivos por el Director de la Prueba o que es notada directamente por los Comisarios y requiere un reporte del Director de la Prueba.

Un Piloto es parte de un incidente si, entre otras acciones:

- Provoca la detención o neutralización de una carrera.
- Viola el RDA, RAK, Reglamentos Deportivos y/o Técnicos o el RPP.
- Se adelanta en una largada.
- No respeta las señales con banderas.
- Causa una falsa largada.
- Causa un choque.
- Fuerza a otro Piloto fuera de la pista.
- No emplea una maniobra lícita para adelantar.
- Impide ilegalmente el adelantamiento por parte de otro Piloto.

A) Notificación y Retiro: Los Comisarios Deportivos tienen la responsabilidad de decidir, basándose en el reporte del Director de la Prueba, si uno o varios pilotos involucrados en un incidente no deben abandonar el Kartódromo sin su permiso (según Art. 39 CDI).

B) Plazo de Notificación: Si un Piloto involucrado es notificado por los Comisarios Deportivos dentro de los 30 minutos posteriores a la finalización de la carrera, no podrá retirarse del Kartódromo sin la autorización expresa de ellos.

C) Sanciones: Los Comisarios Deportivos penalizarán, con distintas sanciones hasta la exclusión, todas aquellas infracciones previstas en la escala de penalidades del Art. 152 del CDI.

2.28. Puntaje y Casos de Empate en Puestos del Campeonato

En caso de empate en puntos entre dos o más Pilotos al finalizar el Campeonato, el desempate se realizará por la aplicación de los siguientes criterios sucesivos:

- Mayor número de primeros puestos obtenidos.
- Mayor número de segundos puestos obtenidos.
- Mayor número de terceros puestos obtenidos, y así sucesivamente para los puestos subsiguientes.
- Si mediante la aplicación del procedimiento descrito no se lograra definir las posiciones, el ente fiscalizador determinará el ganador según los criterios que considere adecuados.

Puntaje: Adjudicación de Puntaje (Norma General del R.D.A.)
Requisito de vueltas: Para que a un piloto se le otorgue el puntaje que le corresponde según su posición en la clasificación oficial, es condición indispensable que haya completado como mínimo el 75% de las vueltas estipuladas para la competencia, o en su defecto, de las vueltas que haya realizado el ganador de la misma en caso de que la carrera se haya dado por terminada antes de tiempo.

2.29. Protestas y Apelaciones

El Reglamento Deportivo o el Reglamento Particular de cada evento deberán incluir el valor monetario (canon) de las protestas y el de las apelaciones a la **CDA KARTING**.

2.30. Interpretación y Aplicación

En caso de controversia sobre la interpretación o aplicación de estas prescripciones, solo la **CDA KARTING** está calificada para tomar una decisión en primera instancia, sin perjuicio del derecho de apelación ante el organismo superior.

2.31. Logotipo Oficial

El Logotipo Oficial de la **CDA KARTING** solo puede ser utilizado con autorización escrita y expresa de dicha entidad.

USO DE LOGO

Zonas de exclusión





Uso



VARIACIÓN DEL LOGO



100%

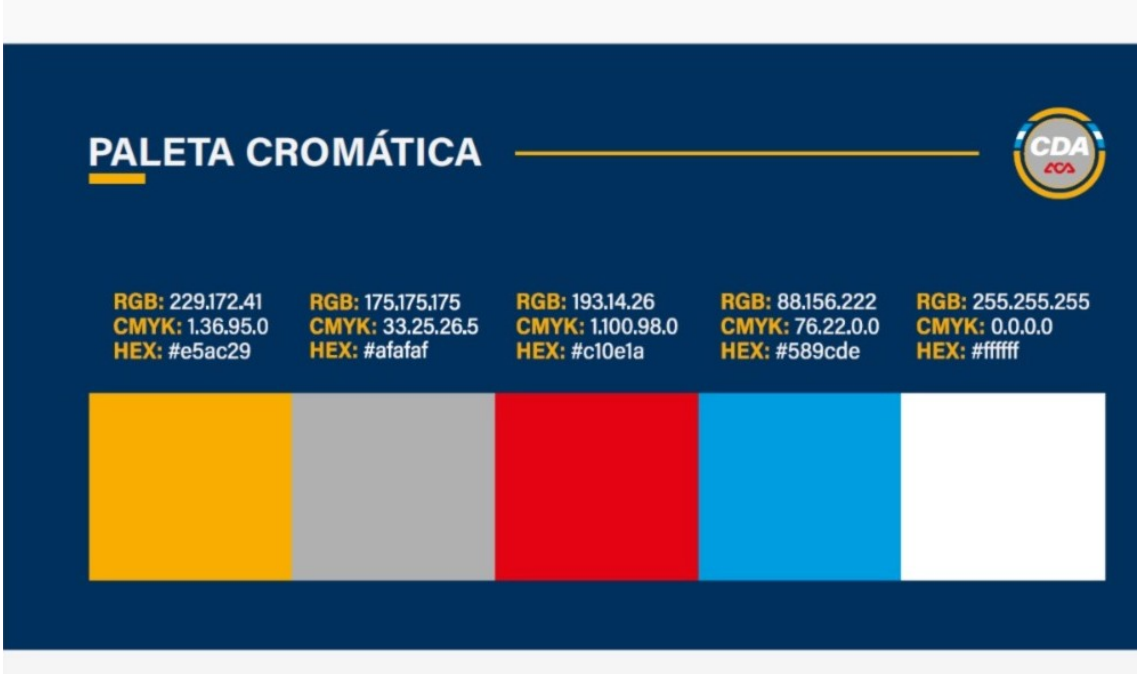


70%



50%


TIPOGRAFÍA
La tipografía Acumin se caracteriza por su gran versatilidad y su estética limpia y moderna. Esta tipografía debe aplicarse de manera consistente en todos los materiales, asegurando legibilidad y coherencia en la comunicación visual.
ACUMIN CONDE
ABCDEFGHIJKLM
WXYZ
abcdefghijklmn
ACUMIN CONDEN
ABCDEFGHIJKLMN


PALETA CROMÁTICA
RGB: 229.172.41
CMYK: 1.36.95.0
HEX: #e5ac29
RGB: 175.175.175
CMYK: 33.25.26.5
HEX: #afafaf
RGB: 193.14.26
CMYK: 1.100.98.0
HEX: #c10e1a
RGB: 88.156.222
CMYK: 76.22.0.0
HEX: #589cde
RGB: 255.255.255
CMYK: 0.0.0.0
HEX: #ffffff



2.32. Casos Omitidos

Los casos no previstos en este Reglamento serán resueltos por la **CDA KARTING**.