



REGLAMENTO PARTICULAR

Organizador: CLUB DEPORTIVO KARTING DIEZ

NOMBRE DE LA PRUEBA: “Trofeo Ferias y Fiestas de Segovia 2016”

FECHAS: Domingo 19 de Junio.

CIRCUITO: Kartpetania (La Higuera – Segovia) www.kartpetania.com

TRAZADO A UTILIZAR: Competición (1.250 metros)



SENTIDO DE GIRO: En el sentido de las agujas del reloj

CATEGORÍAS: + KART ALQUILER 4T. HONDA 390CC (Hasta 44 años y + 45 años)
+ KART PRIVADO 2T. (alevín-cadete-125 aut-Dd2-Kz)





CATEGORÍA KART 2T (PRIVADOS)

Nº MÁXIMO DE PILOTOS: 30.

FORMATO DE LA PRUEBA: 2 Clasificaciones de 15 min. + 1 Carrera de 12 vueltas.

SEGUROS: Obligatorio presentar seguro de accidentes deportivo al corriente de pago, de lo contrario, no se podrá participar. El seguro de Responsabilidad Civil, corre a cargo del circuito.

PRECIO DE LA INSCRIPCIÓN: 50€

FECHA LÍMITE DE INSCRIPCIONES: 17 de Junio (13 de Junio para optar a posibles premios y trofeos).

SUBCATEGORÍAS:

+ ALEVIN

+CADETE

+ 125 AUTOMATICOS

+ DD2 (a partir de 15 años)

+ KZ2 (a partir de 15 años)

VERIFICACIONES: al ser una prueba festiva, no habrá ningún tipo de verificación técnica, sólo administrativas. Motores, chasis, peso y neumáticos, serán libres para las categorías de 2T.





CATEGORÍA KART 4T (ALQUILER)

Nº MÁXIMO DE PILOTOS: 40 Divididos en grupos de 20 karts en pista, salvo que la Organización estime otra optimización del número de pilotos.

FORMATO DE LA PRUEBA: 2 Clasificaciones de 10 min. + 1 Carrera de 12 vueltas.

SEGUROS: Los participantes de categoría ALQUILER 4T, están asegurados por la póliza de la compañía CATALANA OCCIDENTE del circuito.

- Responsabilidad Civil
- Accidentes para pilotos participantes

PRECIO DE LA INSCRIPCIÓN: 50€ antes del 13 de Junio (60€ a partir del 13 de Junio)

FECHA LÍMITE DE INSCRIPCIONES: 17 de Junio. (13 de Junio para optar a posibles regalos y trofeos).

VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS: En la cafetería del circuito el día de la carrera

VERIFICACIONES TÉCNICAS: Realizadas por Kartpetania

BRIEFING: Se dará en la cafetería del circuito una charla para recordar parte del reglamento, particularidades y resolución de dudas en el sitio que designe la organización a las 09:30 horas. Es obligatoria la asistencia de todos los pilotos, pudiendo ser motivo de exclusión o penalización la falta de asistencia.

OFICIALES DE LA PRUEBA:

Director de Carrera: 1 - A designar por Kartpetania
Comisarios Deportivos: 3 - A designar por Kartpetania
Comisario Técnico: 2 - Designado por Kartpetania
Cronometradores: 1 - Designado por Kartpetania

HORARIOS: Los horarios de cada prueba variaran en función de los inscritos, pero siempre dentro del siguiente margen: 09:00h – 15:30h

09:00-09:45 Verificaciones administrativas
10:00-10:15 Briefing, sorteo de karts y foto de grupo
10:45-11:45 I CRONO (alquiler y después privados)
12:00-13:00 II CRONO (alquiler y después privados)
13:30-14:30 CARRERAS (alquiler y después privados)
15:15 Pódium y Entrega de trofeos

**Estos horarios pueden sufrir modificaciones durante el transcurso de la prueba y únicamente tienen carácter orientativo.*





----- INICIO DEL REGLAMENTO KART 4T -----

El presente reglamento tiene carácter particular. Cualquier caso no contemplado seguirá la normativa especificada en el C.D.I.

Artículo 1: Calendario

- 14 de Junio 2015. (Artículo 1.1)

Artículo 2: Participantes

- La edad mínima para participar es de 13 años. Si es menor de edad deberá acudir con sus padres o tutores. (Artículo 2.1)
- Preferencia en la participación POR RIGUROSO ORDEN DE PAGO E INSCRIPCION. (Artículo 2.2)

Artículo 3: Inscripciones categoría KART 4T (ALQUILER)

- El precio del evento se fija en 50€ por piloto antes del 13 de Junio y de 60€ a partir del 13 de Junio incluido. (Artículo 3.1)
- Todo piloto que desee participar deberá inscribirse a través del Circuito KARTPETANIA info@kartpetania.com (Móvil: 620888997) hasta el 17 de Junio. La finalización del proceso (que incluye el pago de la inscripción), garantizará automáticamente la reserva de plaza. Excepcionalmente, se podrá realizar la inscripción en la cafetería del circuito hasta las 09:30h del mismo día de la carrera. (Artículo 3.2)
- La inscripción termina con la aceptación por parte de Circuito Kartpetania, mediante mail. La participación en esta prueba implica automáticamente la aceptación y consentimiento de las normas y responsabilidades del circuito y piloto. (Artículo 3.3)
- Si por cualquier motivo el participante finalmente no pudiera acudir al evento (o lo hiciera con posterioridad al cierre de las verificaciones administrativas) perderá su derecho a cualquier reembolso. No obstante se reserva el derecho a devolverle íntegramente el importe de la inscripción si se cubre su plaza con otro piloto. (Artículo 3.4)





Artículo 4: Desarrollo de la Competición

- La carrera se disputará con karts ALPHA. Motor HONDA 390cc (Artículo 4.1)
- La asignación del Kart será por sorteo en cada una de las CRONOS y no se podrá repetir el mismo kart. Se hará un sorteo previo a cada una de las CRONOS, y sólo se cambiará el kart bajo avería mecánica no provocada por una acción incorrecta o error de pilotaje y siempre tras la aprobación de la Organización o Director de Carrera. Para las CARRERAS se volverán a sortear los karts, pudiendo tocar al piloto un mismo kart utilizado previamente en alguna de las cronos (Artículo 4.2)
- Una vez sorteados los karts que correrán, se sorteará a continuación el orden de los grupos para las CRONOS (Artículo 4.3)
- El sorteo de los karts se hará mediante el sistema que estime la Organización, siendo válidos un sistema informático, sorteo con papeles, con bolas o cualquier otro que asegure la aleatoriedad de la elección. (Artículo 4.4)
- El desarrollo del evento será el siguiente: (Artículo 4.5)

Se realizarán 3 mangas:

- o 1ª Manga: CRONOS 10 MINUTOS
 - o 2ª Manga: CRONOS 10 MINUTOS
 - o 3ª Manga: CARRERA 12 VUELTAS.
- Pesaje: antes de la clasificación se procederá al pesaje de todos los pilotos vestidos con la misma equipación que utilizarán en la prueba (mono, casco, guantes, etc...) y en caso de que algún piloto no llegue al peso mínimo de 80Kgs se le lastrará el kart en múltiplos de 5Kgs hasta igualar o sobrepasar los 80Kgs. (Artículo 4.6)
 - Parrilla de salida: con la medición de tiempos de las 2 CRONOS, se obtendrá el tiempo más bajo, en cualquiera de las cronos de cada piloto, que servirá para conformar la parrilla de la primera carrera. En caso de empate decidirá la segunda vuelta rápida y así sucesivamente. La Organización se reserva el derecho de juntar pilotos de diferentes categorías para completar grupos, puntuando cada piloto en la categoría que corresponda.

En caso de que el número de inscritos supere el de 20 pilotos, la parrilla se dividirá en tantos grupos como sea necesario (grupo A, grupo B, grupo C...), compitiendo cada grupo por las posiciones que correspondan. En el grupo A





siempre correrán los 20 mejores tiempos de las cronos. Los siguientes grupos (B,C,D) se dividirán en función de los pilotos restantes y de sus tiempos en las CRONOS (Artículo 4.7)

- Cada piloto deberá participar en al menos 1 tanda de CRONO. La no obtención de un tiempo en CRONOS, implicará salir desde la última posición. En caso de que fueran más de uno los pilotos que no obtuvieran registro de clasificación se sorteará entre ellos el orden de las últimas posiciones. (Artículo 4.8)
- Procedimiento de salida: El primer grupo en disputar su carrera será el GRUPO A. Los pilotos saldrán desde el *pitlane* cuando se les indique con dirección a la parrilla de salida y ocupando sus correspondientes posiciones. No habrá vuelta de reconocimiento para categoría 4t (las categorías 2t es con salida lanzada). La salida se efectuará cuando el semáforo pase de rojo a apagado. Adelantarse en la salida supondrá una penalización de 5 segundos que se aumentarán al tiempo total de la carrera. (Artículo 4.9)
- El comportamiento antideportivo, tanto en pista como fuera de ella, o la puesta en peligro de manera deliberada de cualquier participante supondrá la expulsión automática del evento sin derecho a reclamación alguna. El Director de Carrera o en su defecto la Organización será quien determine dicho comportamiento. (Artículo 4.10)
- El cronometraje será efectuado por la organización a través de los transponders integrados en cada kart y los tiempos obtenidos serán entregados en papel al final de cada manga. No se admitirá ninguna reclamación sobre los transponder de cada kart. En caso de pérdida, rotura o error de funcionamiento del transponder, las vueltas no marcadas no contarán ni serán tenidas en cuenta (Artículo 4.11).

Aplazamiento o anulación de las pruebas (Artículo 5)

Si las condiciones atmosféricas (lluvia, nieve, granizo, niebla..etc) hacen de la pista totalmente impracticable, tanto para los participantes como para las instalaciones, la Organización podrá anular total o parcialmente la carrera.

Anulación total (Artículo 5.1)

- En caso de no disputarse la carrera quedará aplazada a otra fecha, y la Organización devolverá el dinero a los participantes que no puedan acudir a la siguiente fecha.

Anulación parcial





- Si una carrera tiene que ser suspendida en mitad de su desarrollo, la Organización decidirá, en caso de no haber completado cabeza de carrera al menos 8 vueltas, si se aplica el artículo 5.1 y de qué forma. Si la situación de carrera lo permite, se reanudará la carrera, para poder completar las vueltas pendientes, con las posiciones del último paso por meta. La salida se efectuará en fila india desde el pitlane, pudiendo acelerar a fondo una vez se incorpore el piloto a pista. (Artículo 5.2)

Averías o reclamaciones en pista (Artículo 6)

- En caso de avería de un kart a mitad de una manga se deberá atender a las normas de seguridad y permanecer en el kart hasta que se indique lo contrario. Queda terminantemente prohibido bajarse del kart en cualquier sitio del circuito que no sean los boxes, salvo indicación del comisario. El incumplimiento de esta norma podrá ser motivo de descalificación (Artículo 6.1)
- Sólo se cambiará el kart por avería mecánica **no provocada por una acción incorrecta o error de pilotaje** (frenar y acelerar a la vez, contacto con otro kart, contacto con un piano o salirse de pista entre otros). Esta decisión deberá ser tomada únicamente por el Director de Carrera y en su defecto la Organización. Si se incumple se podrá descalificar de la carrera. (Artículo 6.2)
- Queda prohibido cambiar el kart asignado por la Organización antes de cualquier manga sin previa consulta con ésta. Si se incumple se anulará el tiempo o posición obtenida por el piloto y saldrá en última posición en la siguiente manga si la hubiera. Es responsabilidad del piloto montarse en el kart que le ha tocado por sorteo y no en cualquier otro (Artículo 6.3)
- No se podrá entorpecer el normal transcurso de la prueba, maniobrar antideportivamente u obstaculizar el paso de los otros pilotos, y podrá ser este motivo de sanción o expulsión de la carrera. Si el piloto se dirige a boxes o va a detener el vehículo deberá mantener una mano levantada mientras realiza la maniobra. (Artículo 6.4)





Código de Banderas (Artículo 7)

En este evento veremos principalmente cuatro tipos de banderas:

- Bandera verde: pista libre (fin de peligro).
- Bandera amarilla: Indica un peligro en pista, hay que extremar precaución, se puede adelantar, salvo en la zona donde esté el peligro. si lo hace podrá ser sancionado.
- Bandera roja: se para la carrera por diversos motivos. Reduciendo la velocidad lo máximo posible hasta llegar al pitlane.
- Bandera Azul: aviso de que un piloto va a ser doblado, el piloto al que se le enseña la bandera azul tiene que facilitar en lo posible la maniobra de adelantamiento a los que le van a doblar. Facilite el adelantamiento o podrá ser sancionado.
- Bandera a cuadros: Fin de la manga.
- Bandera negra: descalificación. El piloto debe entrar en boxes.

También se avisará mediante una pizarra de otras incidencias que puedan surgir en el transcurso de la prueba.

En las carreras, el aviso de entrada en las 2 últimas vueltas se efectuará por la Organización mediante cartel indicativo de 2 vueltas y de 1 vuelta.

Sanciones y casos no contemplados (Artículo 8)

Los casos que se presenten, no contemplados en este reglamento, los resolverá el Director de Carrera siendo de obligado cumplimiento acatar su decisión por parte de todos los participantes. (Artículo 8.1)

Se fija el siguiente código de Sanciones que irán desde leves a muy graves:

- o LEVES: penalización de 5 segundos añadidos al tiempo de la manga en los siguientes casos y siempre que los Comisarios Deportivos o el Director de Carrera consideren intencionalidad, mala fe o repetición en las acciones:
 - Contacto entre dos karts, sin que el kart causante devuelva claramente la posición, levantado la mano, al kart perjudicado, como mucho en la vuelta posterior al contacto.
 - Empujar al coche precedente haciéndole perder su trayectoria.
 - Apoyarse en curva para adelantar empujando al vehículo en lucha bien hacia el exterior o bien hacia el interior.





- No permitir ser doblado haciendo zigzagueos en pista o cambios bruscos de dirección para obstaculizar la maniobra de adelantamiento, incluso cuando se lo señalen los comisarios.
- .
- **GRAVES: 10 segundos añadidos al tiempo de la manga. (Artículo 8.3)**
 - Adelantar con bandera amarilla en la zona donde se encuentre el peligro o cuando los comisarios así lo prohíban. Deberá ceder tantas posiciones como haya adelantado, siendo relegado al último puesto de la manga en caso de que no lo haga.
 - No acatar la orden de los organizadores en carrera.
 - Conducción negligente repetida: zigzagueos en carrera, cambios ilógicos de trayectoria...
 - Golpear a algún kart con clara intención de sacarle de pista.
 - No dar el peso mínimo exigido.
 - **MUY GRAVES: expulsión del evento. (Artículo 8.4)**
 - Cualquier modificación o intento de ello, de cualquier elemento del kart en marcha, o en parado. Sólo está permitido el ajuste del asiento o pedales estando parado y antes de salir.
 - Insultos o agresiones sin excepción, bien entre pilotos, o cualquier asistente a la prueba.
 - Repetidas faltas graves y/o leves. No acatar las decisiones de la organización.

Las sanciones pueden ser modificadas a juicio de los comisarios, pero solo se hará en casos excepcionales. (Artículo 8.5)

Patrocinio de las Prueba (Artículo 9)

- Los participantes se comprometen a cumplir las indicaciones sobre elementos de patrocinio o publicidad en caso de existir.





Premios (Artículo 10)

- Se otorgarán como premios (siempre que se superen los 8 inscritos por categoría y subcategoría, **y se inscriban antes del 13 de JUNIO**, en caso contrario, las categorías y/o subcategorías que no hayan llegado al mínimo, se les hará entrega de una medalla, pero no optarán a los regalos, ni trofeos):
 - **Primer clasificado:** Trofeo grandes dimensiones + Inscripción gratuita para la edición de 2016 + 1 Jamón + sotocasco. **Segundo clasificado:** Trofeo + sotocasco. **Tercer clasificado:** Trofeo + sotocasco.

Comunicación y Multimedia (Artículo 11)

- Con el fin de poder dar una imagen óptima a los medios y conseguir buenas fotografías y videos se pide a los participantes facilitar a este efecto las labores de los encargados de fotografiar o filmar, así como de no modificar la posición de las cámaras que se puedan instalar en los coches. (Artículo 11.1)
- Se les pide además a los participantes si pueden hacer el favor de aportar material fotográfico o videos de sus actuaciones, con el fin de llevarlos a la pagina Web o a la prensa si hiciera falta. (Artículo 11.2)
- Los participantes ceden a KARTPETANIA, así como a los patrocinadores oficiales y a los colaboradores públicos y/o privados que pudieran existir, todos los derechos correspondientes a la utilización de su imagen durante su participación en el evento. Las imágenes podrán ser utilizadas en todos los soportes mediáticos, fotográficos, prensa, televisión, vídeo, Internet, DVD, video o película, reportaje del evento y, ello, sin que ninguna compensación financiera o material sea atribuida a nadie. (Artículo 11.3)

Premios de Patrocinadores (Artículo 12)

En caso de existir, la Organización no se hace responsable de la anulación o modificación de estos elementos por parte de las empresas colaboradoras.

Casos excepcionales (Artículo 13)





La Organización se reserva el derecho de modificación de los artículos del Reglamento así como añadir nuevos Artículos, en beneficio de la seguridad de los pilotos y de la Competitividad.

----- FIN DEL REGLAMENTO -----

A modo de recordatorio de algunos aspectos básicos, motivo por el que no se incluye dentro del reglamento, aprovechamos para incluir algunas reflexiones sobre este tipo de competiciones.

Se trata de pruebas automovilísticas en las que el objetivo es llegar lo más adelante posible, aun así debemos cumplir unas pautas básicas que rigen desde la F1 al karting, pasando por todas y cada una de las disciplinas en circuito.

Citamos el anexo L del CODIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL art. 2

Capítulo IV.-CÓDIGO DE CONDUCTA SOBRE CIRCUITO

Art. 2.- ADELANTAMIENTOS. Durante la carrera, un vehículo que se encuentre en la pista puede utilizar toda la anchura de la misma. Sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado en una recta por otro vehículo, cuya velocidad sea, bien momentáneamente o bien constantemente, superior a la suya, el piloto debe asumir el derecho de paso del otro vehículo ciñéndose a un lado para facilitar el paso por el otro lado.

Si el piloto del vehículo alcanzado pareciera no utilizar debidamente el retrovisor, el/los comisarios deberán dirigirle una advertencia por medio de la bandera azul para prevenirle de que otro piloto intenta sobrepassarle.

Todo piloto que no respete dicha bandera azul, podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos.

Las infracciones sistemáticas o repetidas podrán entrañar la exclusión de la carrera de los infractores.

Las curvas así como sus zonas de entrada y salida, pueden ser trazadas por los pilotos como deseen dentro de los límites de la pista.

El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda. Sin embargo, las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como el cambio de dirección prematuro, más de un cambio de dirección, la aglomeración voluntaria de vehículos en el exterior o interior de la curva, o cualquier otro cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidas y entrañarán penalizaciones que, dependiendo de la importancia o de la reiteración de las infracciones, irán desde la multa a la exclusión. La repetición de una conducta peligrosa, puede entrañar la exclusión. Toda maniobra de obstrucción, por parte de un piloto o de varios que tengan o no intereses comunes, está prohibida.





Tendrá penalización que será aplicada a los pilotos que zigzagueen sobre la pista para impedir el adelantamiento a otros concursantes.

La repetición de faltas graves o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo una salida de pista) podrá entrañar la exclusión de la carrera para los conductores en cuestión.

Los pilotos que estén en una carrera, solo deben utilizar la pista.”

Esto podemos aplicarlo del siguiente modo:

La regla general es que tiene prioridad el coche mejor situado para tomar la curva. Si ambos llegan a la par a la zona de frenada aquél que sea más eficaz en su frenada, puede retrasarla ligeramente y lograr una pequeña ventaja que le permitirá iniciar la curva en primer lugar. Si no se logra ventaja en la frenada, el coche que se encuentre en el interior de la curva, al tener una trayectoria más corta, puede preceder a su adversario. Mientras un piloto no haya iniciado el viraje, sus rivales pueden intentar sobrepasarlo, pero en cuanto el coche haya iniciado la curva la trazada le pertenece y cualquier intento posterior para desviarlo de la misma, además de no estar permitido deportivamente puede provocar un accidente.

Las principales posibilidades de adelantamientos, excluyendo la más evidente, que es la de tener mayor velocidad en todo momento con lo que es factible adelantar en cualquier tramo recto, son:

1.- La más usual es la que ofrece la zona de frenada anterior a la curva. A veces es la única posibilidad contra un rival con un kart cuya velocidad y aceleración son parejas. Lo habitual es apurar la frenada por el interior de la curva cuando el piloto precedente se abre para trazar, con el fin de ganar la posición. Sin embargo, un piloto con una frenada muy eficaz frente a otro con una decisión muy inferior puede ganar también la posición por el exterior. Por contra, esto no es factible más que al abordar curvas bastante cerradas, que requieran una zona de frenada lo suficientemente larga. La frenada al trazar curvas muy amplias suele ser muy pequeña y no da espacio, pero en casi cualquier caso, aun rodando muy parejo, tomar la zona interior da una ventaja decisiva.

La norma indica que el adelantamiento se tiene que realizar antes de que el rival inicie la maniobra, pero no es preciso superarlo, con ganarle la posición es suficiente. Se suele decir que hay que ponerse a la par y mirarle a la cara para que se percate pero, aunque lo hemos observado y nada menos que entre Mansell y Senna, no parece muy apropiado despistarse en un momento tan delicado. Lo que sí debe estar muy claro es que, al menos, se debe poner a la par TODO el coche. Ganar la posición no consiste en impedir la maniobra, metiendo el morro o las ruedas delanteras, lo que es fácil conseguir en una ligera pasada de frenada. Realmente es al revés: se impide la maniobra del contrario porque YA se ha colocado el coche, antes que el contrario comience a trazar.





2.- Otra posibilidad es la salida de la curva. Para ello se debe contar con una potencia de aceleración superior a la del coche a adelantar, salir de la curva por la parte interior al mismo tiempo y acelerar. Si se tiene esta ventaja y el piloto que precede traza defensivamente, sin posibilidad de adelantamiento en la frenada, es preferible separarse un poco e intentarlo en la salida. En efecto, trazar pegado al piloto precedente limita la velocidad de paso a su acomodo y la de salida a la suya propia. Dejando un poco de distancia permitirá trazar más eficazmente, salir de la curva con mayor velocidad y aprovechar la mayor aceleración para pasarle en la salida de la curva, al acelerar en el comienzo de la recta.

3.- La pasada en recta es factible cuando se dispone de algo más de velocidad punta. Si bien en kart la aspiración (rebufo) del coche precedente no es muy eficaz, dada sus limitaciones de velocidad y su escasa masa, si se sale de la curva precedente a la recta muy pegado al otro coche es posible superarle o al menos ganarle la posición para la siguiente frenada.

4.- Con un rival diestro y cuyo kart tiene aceleración y velocidad semejantes, casi la única posibilidad es aprovechar sus errores, que pueden ser provocados por medio de tácticas adecuadas. Hay que colocarse en la mejor posición y permanecer atento para adelantar a la menor oportunidad: en una ligera pasada de frenada, en un error de trazada en la que se abra más de lo previsto, cualquier ligero despiste o falta de concentración.

DOBLAR .-Sobrepasar a un piloto que va a perder vuelta puede resultar complicado si éste no facilita la maniobra. Un piloto a ser doblado NO debe resistirse pero TAMPOCO tiene obligación de cambiar su trayectoria. De hecho, cambiar bruscamente la trazada para facilitar la maniobra puede dar origen a una equivocación del piloto más rápido y originar un accidente. El piloto que va a ser doblado, al que se le habrá mostrado la bandera azul, debe buscar la zona más próxima en que puede ser sobrepasado sin peligro. Puede levantar ligeramente el pie del acelerador al comienzo de la recta, abrir su trayectoria en la frenada para dejar la zona, etc. Si es factible, puede indicar, con un signo de la mano, el lado por el que quiere ser sobrepasado. Ir demasiado próximo a un piloto más lento puede dar origen a una colisión si no se tiene en cuenta que su zona de frenada será normalmente más amplia. Por otra parte siempre hay que considerar que cada uno está haciendo su carrera y, a veces, a un piloto no le resulta fácil distinguir si va a ser doblado o están disputando el mismo puesto.

- El manifestar desconocimiento de las maniobras antirreglamentarias o sanciones por parte de los pilotos no exime de su aplicación.

- Se recuerda a los participantes que se trata de un campeonato de karts de alquiler. No se puede modificar ningún elemento. Es obvio que entre vehículos puede haber alguna leve diferencia de rendimiento o comportamiento, para ello se sortea siempre el vehículo con el que competir. Rogamos eviten críticas.





- Se exige la máxima limpieza y colaboración dentro de pista por parte de todos. Si un piloto es reincidente en su mala conducta en pista podrá ser expulsado del campeonato por la Organización.

