



REGLAMENTO DEPORTIVO 2026

CAPITULO I – Disposiciones generales

ARTÍCULO 1: Categorías / Fiscalización y alcance

La Comisión Deportiva Automovilística (CDA) del Automóvil Club Argentino ejercerá la fiscalización exclusiva de las categorías integradas en el grupo BS Project: IAME Series, IC Series y Honda Cup.

ARTÍCULO 2: MARCO NORMATIVO Y CUMPLIMIENTO

Todas las partes intervinientes —Organizadores, Concurrentes, Pilotos y Oficiales Deportivos— declaran conocer y se comprometen a la estricta aplicación, observancia y respeto del siguiente ordenamiento legal:

RDA: Reglamento Deportivo Automovilístico del ACA.

CDI: Código Deportivo Internacional de la FIA.

RC: Reglamento de Campeonato vigente.

RPP: Reglamento Particular de la Prueba.

Anexos: Toda norma, boletín o modificación que se legisle o comunique en el futuro.

ARTÍCULO 3: VIGENCIA

El presente Reglamento Deportivo entrará en vigor el 1 de enero de 2026, quedando derogada y sin efecto cualquier reglamentación emitida con anterioridad a esta fecha.

1. Sistema de Campeonato — Cantidad de eventos y Play Off

2.1 Cantidad de eventos

Los campeonatos del presente Reglamento estarán compuestos por un total de **diez (10) fechas puntuables**, incluidas en el **Calendario Deportivo** publicado por la **Comisión Deportiva Automovilística (CDA)**.

En caso de que alguna fecha no pudiera ser realizada, la misma podrá ser **reprogramada** por la Organización.

1.2 Sistema de Play Off

El campeonato se disputará bajo el **sistema de Play Off**.

La **fase regular** estará compuesta por las primeras **siete (7) fechas** del calendario.





Al finalizar la **séptima fecha**, quedará definitivamente conformado el grupo de los **doce (12) pilotos** que accederán a la instancia de **Play Off – Copa de Oro**, en la cual se definirá el **Campeón de la Categoría** y el ganador de la **Copa de Oro**.

1.3 Puntaje inicial del Play Off – Copa de Oro

Al inicio de la **octava (8.ª) fecha**, se otorgarán:

- **cinco (5) puntos** al puntero del campeonato,
- **un (1) punto** por cada **sprint ganado** durante la fase regular,
- **dos (2) puntos** por cada **final ganada** durante la fase regular,
- más los correspondientes **puntos de presentismo** acumulados durante las siete (7) primeras fechas.

Los pilotos que no hayan obtenido victorias en sprint ni en final, ni hayan sido punteros del campeonato, iniciarán el Play Off con los **puntos de presentismo** que les correspondan.

1.4 Último minuto – Modalidad 2026

El **Play Off de la Copa de Oro** permanecerá **abierto hasta la última fecha del campeonato inclusive**.

Si un piloto que **no se encuentre comprendido dentro del grupo inicial de doce (12) clasificados** al cierre de la séptima fecha, obtiene una **victoria en cualquiera de las fechas correspondientes al Play Off** (fechas 7, 8, o 9) y además acredita **presentismo perfecto durante la fase regular**, dicho piloto será **incorporado automáticamente** al grupo de competidores habilitados para disputar la **Copa de Oro**.

A los efectos del presente artículo, se considerará **presentismo perfecto** la participación en todas las fechas de la fase regular, siendo válida la participación registrada en **cualquier divisional de la Categoría**.

2.5 Copa de Plata

Las divisionales que cuenten con un mínimo de **veinte (20) pilotos ranqueados** al cierre de la séptima fecha disputarán además la **Copa de Plata**.

A partir del **puesto 13 (trece)** del ranking vigente al finalizar la séptima fecha inclusive, los pilotos ingresarán a la **Copa de Plata del Play Off**.

El sistema de puntaje al ingresar a la **Copa de Plata** será **idéntico** al aplicado para la **Copa de Oro**.

En aquellas categorías que, disputen sus competencias en forma conjunta compartiendo la misma salida a pista, se establece que la **Copa de Plata será única**.

La misma estará conformada por la totalidad de los pilotos habilitados a participar en la Copa de Plata de las categorías involucradas, conformando **un único sistema de puntuación**, independientemente de la categoría de origen de cada piloto.



Incompatibilidad Oro/Plata: todo piloto que, conforme a los criterios deportivos de su respectiva divisional, **ingrese y/o quede clasificado en la Copa de Oro, no podrá competir ni puntuar por la Copa de Plata conjunta**, aun cuando participe en la competencia en pista compartida.

2.6 Campeonato anual, calendario y competencias especiales

El **Campeonato Anual de IAME Series Argentina – Senior pro HONDA – IC SERIES** se disputará sobre la base de la **sumatoria de puntos obtenidos a lo largo de las diez (10) fechas** del calendario, con la excepción del **título de Campeón**, que será otorgado al piloto que se consagre ganador de la **Copa de Oro del Play Off**.

Las fechas de competencia estarán incluidas en el **Calendario Deportivo Oficial**, publicado en el anexo correspondiente y autorizado por la **CDA Karting**.

El número total de pruebas podrá ser **reducido** en caso de que alguna de las competencias programadas resultare imposible de realizar por causas debidamente comprobadas y reconocidas por la **CDA Karting**.

La **modalidad de cada evento** será establecida y comunicada a los participantes exclusivamente mediante su correspondiente **RPP**.

3. Licencias

3.1 Pilotos admitidos - Licencia de Pilotos

Para tener derecho a **participar en un evento y recibir puntaje** por el presente campeonato, todo piloto deberá presentarse con la siguiente documentación obligatoria:

- Licencia Médica Nacional** emitida exclusivamente por el **Automóvil Club Argentino (ACA)** o por una **FRAD** afiliada a la CDA.
- Licencia Deportiva Nacional** vigente, otorgada por la **Comisión Deportiva Automovilística**.
- Licencia de Concorrente:** Corresponde a la persona física responsable legal del piloto y del equipo. El titular deberá ser obligatoriamente mayor de edad y garantizar su presencia en todos los eventos del calendario. En caso de fuerza mayor que impida su asistencia, deberá notificar formalmente su ausencia a CDA Karting vía correo electrónico, designando de manera fehaciente a la persona que asumirá su reemplazo y responsabilidades durante el evento.





3.2 Pilotos de nacionalidad argentina con licencia internacional

Los pilotos de **nacionalidad argentina** que posean **licencia deportiva internacional** deberán tramitar la correspondiente **licencia nacional** para poder participar y puntuar en el campeonato.

3.3 Pilotos de nacionalidad extranjera

El Campeonato IAME Series Argentina es un torneo **abierto a pilotos de nacionalidad extranjera**.

Dichos pilotos deberán presentar obligatoriamente la **Carta de Autorización** emitida por la federación que otorgó su licencia deportiva, conforme al **Artículo 2.3.7 o 3.9.4 del Código Deportivo Internacional (CDI) de la FIA**, para poder recibir puntaje en el campeonato.

Los pilotos extranjeros competirán en los **grados reglamentados por la CIK-FIA**, de acuerdo con la **edad del piloto** para la temporada correspondiente.

3.4 Licencias de Jefes de Equipo y Motoristas

Para desempeñar funciones técnicas y operativas dentro del **Campeonato IAME Series Argentina**, será obligatorio que los **Jefes de Equipo y Motoristas** cuenten con la **Acceso Oficial de la Categoría**, el cual será **emitido y extendida exclusivamente por la Organización**.

Dicho acceso será requisito indispensable para:

- el **ingreso y egreso de Parque Cerrado**,
- el acceso a **Pregrilla**,
- la intervención en **verificaciones técnicas**,
- y toda tarea de asistencia técnica durante la actividad oficial.

Para la obtención de la licencia, los interesados deberán **solicitarla formalmente a la Organización** y presentar, al inicio de cada campeonato, la totalidad de **los datos y documentación requeridos** por la Categoría.

La solicitud de licencia deberá realizarse con una **antelación mínima de veinte (20) días** al inicio de la primera competencia en la que se pretenda intervenir.

La Categoría podrá **rechazar, suspender o revocar** la licencia cuando existan razones deportivas, disciplinarias, técnicas o de seguridad que así lo justifiquen.

Ninguna persona que no posea la licencia correspondiente podrá ingresar a los sectores restringidos, siendo pasible el equipo involucrado de las sanciones que correspondan.

4. Cobertura medica

La prestación de la Cobertura Médica obligatoria se cumplimentará de acuerdo a lo establecido por el RDA.





CAPITULO II – Inscripción y participación

5. Inscripción

La inscripción a cada evento del **Campeonato IAME Series Argentina** será **obligatoria** y deberá realizarse mediante el **formulario oficial** cuyo enlace será comunicado anticipadamente a través de los **canales oficiales de la Categoría**.

La inscripción deberá ser **completada previamente de forma online**, siendo este requisito indispensable para:

- la **planificación y provisión de los neumáticos** a utilizar durante el evento,
- la **emisión de las calcomanías de estacionamiento** correspondientes a piloto y mecánico,
- la **reserva de entradas y espacios de estacionamiento** para acompañantes, familiares o público vinculado al participante.

La inscripción se **finalizará de forma presencial** durante la **Verificación Administrativa** del evento.

5.1 Verificación administrativa de los pilotos

La **Verificación Administrativa** estará a cargo de la **Comisión Deportiva Automovilística (CDA Karting)** y se realizará en el **horario establecido en el cronograma** adjunto al **Reglamento Particular de la Prueba (RPP)**.

A la misma deberán presentarse **obligatoriamente**:

- El **piloto**,
- El **concurrente**,

La personas antes mencionadas deberán exhibir sus **licencias deportivas nacionales correspondientes**, vigentes y habilitantes para la competencia.

La falta de presentación de cualquiera de los mencionados o de la documentación requerida impedirá la **habilitación deportiva** del participante para el evento.

5.2 Verificación Técnica Previa

Todo **Jefe de Equipo y Motorista** deberá presentarse obligatoriamente en la **Verificación Previa** del evento, en el horario establecido en el cronograma correspondiente, con la **Licencia Oficial de la Categoría** vigente y habilitante.

Dicha verificación será condición indispensable para autorizar el **acceso a los sectores restringidos** de la competencia, incluyendo **Parque Cerrado, Pregrilla y zonas técnicas**.



La falta de presentación, la ausencia de licencia o la detección de documentación inválida implicará la **inmediata inhabilitación** para desempeñar funciones durante el evento, sin perjuicio de las sanciones que pudieran corresponder al equipo.

6. Edades y categorías

Las categorías del **Campeonato IAME Series Argentina** se regirán por los siguientes rangos etarios, entendiéndose que las edades deberán encontrarse **cumplidas dentro del año calendario del campeonato**.

- **60 Mini Under:** Para pilotos desde **7 (siete)** hasta un máximo de **9 (nueve)** años cumplidos en el año del campeonato. **Compartirá pista con la categoría 60 Mini).**
-
- **60 Mini:** Para pilotos desde **10 (diez)** años hasta un máximo de **12 (doce)** años cumplidos en el año del campeonato. **(Compartirá pista con la categoría 60 Mini Under).**
-
- **OLD SCHOOL JUNIOR:** Para pilotos desde **11 (once)** años hasta un máximo de **15 (quince)** años cumplidos en el año del campeonato.
-
- **OLD SCHOOL SENIOR:** Para pilotos desde **14 (catorce)** años en adelante cumplidos en el año del campeonato
-
- **OLD SCHOOL MASTER:** Para pilotos desde **30 (treinta)** años en adelante cumplidos en el año del campeonato **(Compartirá pista con la categoría OLD SCHOOL MASTER G).**
-
- **OLD SCHOOL MASTER G:** Para pilotos desde **40 (cuarenta)** años en adelante cumplidos en el año del campeonato. **Compartirá pista con la categoría Master)**

Las categorías del **Campeonato ICSeries** se regirán por los siguientes rangos etarios, entendiéndose que las edades deberán encontrarse **cumplidas dentro del año calendario del campeonato**.

- **OKN JUNIOR:** Para pilotos desde 12 (doce) años hasta un máximo de 14 años cumplidos en el año del campeonato **(Al inicio del campeonato)**
- **OKN:** Para pilotos desde 14 (catorce) años cumplidos en el año del campeonato **Sin límite**
-

Las categorías del **Campeonato HONDA** se regirán por los siguientes rangos etarios, entendiéndose que las edades deberán encontrarse **cumplidas dentro del año calendario del campeonato**.

- **SENIOR PRO 390:** Para pilotos desde **14 (catorce)** años en adelante.

7. Cantidad de participantes





7.1 Cantidad mínima

Para que cada instancia del evento otorgue puntaje válido para el Campeonato en todas las clases, deberán encontrarse inscriptos **como mínimo cinco (5) pilotos licenciados**, quienes deberán haber completado en su totalidad las **verificaciones administrativas y técnicas** establecidas en el **Reglamento Particular de la Prueba (RPP)**.

7.2 Cantidad máxima

El número máximo de karts habilitados para participar en entrenamientos, clasificación y competencia será de **treinta y seis (36) pilotos licenciados**, de acuerdo con la capacidad operativa y de seguridad del circuito.

7.3 Categorías que comparten pista

El campeonato será general. Las categorías Mini Under y Master G , además tendrán un campeonato individual con sus respectivos podios, esto no afectara al campeonato general.

8. Vehículos admitidos

Solo podrán participar en las competencias del Campeonato IAME Series Argentina aquellos vehículos que se encuentren íntegramente encuadrados en la Reglamentación Técnica de la Categoría, aprobada por la CDA Karting para la temporada 2026.

9. Control técnico previo

El Control Técnico Previo se realizará en el horario establecido en el Reglamento Particular de la Prueba (RPP) y comprenderá la verificación de:

- condiciones de seguridad del kart,
- precintado de chasis, motor y demás componentes,
- indumentaria reglamentaria del piloto.

Toda la información recabada será asentada en el correspondiente Pasaporte Técnico del Kart.

La no presentación, la presentación fuera de término o la verificación tardía darán lugar a las sanciones previstas en el Reglamento Deportivo.

La falta de sellado o la violación de las marcas de identificación colocadas durante la Verificación Previa ocasionará la exclusión del vehículo, conforme a lo dispuesto en el Artículo 20 de las Prescripciones para Competencias en Pista del RDA.

Neumático de Prueba

- Será entregado en el horario establecido por RPP, en el camión del proveedor, fuera del Parque Cerrado.





- El equipo será responsable de rotular los cuatro neumáticos con: o número y apellido del piloto, utilizando fibra permanente blanca.

Neumático de Competencia

- Será entregado dentro del Parque Cerrado, en el horario establecido por RPP.
- El mecánico deberá: o rotular los neumáticos con número y apellido del piloto (fibra blanca), o depositarlos en el carro correspondiente a su categoría.
- No se permite el uso de productos para entalonar.

(La organización dispondrá de la grasa correspondiente.)

- Solo se aceptarán juegos completos de neumáticos dentro de sus bolsos correspondientes.
- No se podrá ingresar al Parque Cerrado para revisar ni modificar la rotación de neumáticos fuera de los horarios establecidos por RPP.

Combustible

- La entrega y el armado del combustible se realizarán únicamente en el horario establecido.
- Fuera de ese horario, se deberá entregar dos vouchers en lugar de uno, como medida de sanción.
- El voucher:

o solo podrá utilizarse en la competencia en curso, o no será reembolsado ni podrá utilizarse en otra fecha.

- El equipo deberá rotular debidamente el tanque del kart y el bidón de repostaje, podrá utilizar un mismo bidón de repostaje para varios pilotos, siempre que compitan en la misma categoría.
- Se autoriza extraer, en el momento del armado del combustible, una pequeña porción (por ejemplo, una botella) para disponerla en el box y calentar los motores.
- Una vez armada la mezcla, el mecánico deberá: o rotular el bidón de repostaje tipo dispenser, o depositarlo en su soporte correspondiente dentro del sector de la categoría.

En la primera tanda de prueba del día sábado deberá ingresar con el tanque del kart vacío para luego mantenerlo en régimen de parque cerrado, en ningún momento se puede ingresar a repostar combustible fuera del turno que le corresponde a la categoría que compete.

Una vez verificado el presinto de motor al último kart de la categoría, y con los neumáticos ya colocados en el kart el mecánico podrá dirigirse al sector de combustible para repostar y retirar el tanque del kart.

CAPÍTULO III — CAMPEONATO





10. Obtención del puntaje

Todo piloto que se encuentre **a disposición del largador** en la prueba final tendrá derecho a obtener los puntos correspondientes, de acuerdo con su **clasificación oficial**.

Asimismo, todo piloto que se encuentre debidamente inscripto y haya participado al menos en **una tanda oficial de competencia** (clasificación, manga, sprint o final) obtendrá los **puntos por presentismo**, los cuales se sumarán de manera individual a su puntaje del campeonato.

Para tener derecho a la obtención de puntos en una competencia, el piloto deberá haber completado, como mínimo, el **setenta y cinco por ciento (75 %) de las vueltas** realizadas por el ganador de la prueba.

10.1 Desempate del Campeonato

En caso de empate en el puntaje final del campeonato, la clasificación se definirá aplicando el siguiente orden de criterios:

1. Mayor cantidad de carreras ganadas
2. Mayor cantidad de segundos puestos, y así sucesivamente
3. Mayor cantidad de pole positions

10.2 Desempate para la grilla de largada

En caso de empate en la sumatoria de puntos que determine el orden de largada de una final, se tomará como criterio de desempate la **mejor posición obtenida en la clasificación**.

11. Condiciones para ser Campeón

Se consagrará Campeón del Campeonato IAME Series Argentina **el piloto que resulte vencedor en la Copa de Oro del Play Off, conforme al sistema de puntaje vigente y a las disposiciones establecidas en el presente reglamento.**

Para tener derecho a la obtención del título, el piloto deberá haber acumulado un mínimo de cincuenta (50) puntos durante el desarrollo del campeonato.

No será requisito indispensable haber obtenido una victoria en una final para consagrarse Campeón, siempre que el piloto reúna las condiciones reglamentarias y el puntaje necesario para adjudicarse la Copa de Oro.

12. Puntaje

12.1 Evento simple

PUESTO	PRESENTISMO	CLASIFICACIÓN	MANGAS	SPRINT	FINAL
1°	5	1	12	14	18
2°	5		10	12	16
3°	5		9	11	13
4°	5		8	10	12
5°	5		7	9	11
6°	5		6	8	10
7°	5		5	7	9
8°	5		4	6	8
9°	5		3	5	7
10°	5		2	4	6
11°	5		1	3	5
12°	5		1	2	4
13°	5		1	1	3
14°	5		1	1	2
RESTO	5		1	1	1

12.2 Evento especial:

El evento número 5 (quinto) constará de una fecha con pilotos invitados, donde se informará por RPP, el formato, puntaje y particularidades de ese finde semana.

La fecha 10 (diez). Se le otorgará el doble puntaje a cada actividad oficial dentro de este evento. Se le aplicará ya sea a cada clasificación, mangas, sprint y final, exceptuando el presentismo que será simple.

13. Ranking oficial

En el caso que por razones de fuerza mayor no se pudieran realizar las pruebas de clasificación la grilla de la primer manga, sprint o carrera se conformará con el Ranking establecido.

Para el campeonato 2026 el orden numérico a utilizarse será de acuerdo al resultado del Campeonato Oficial **2025**.



Los pilotos no podrán cambiar su numeración.

14. Características de los eventos

Cada evento del **Campeonato IAME Series Argentina** se desarrollará conforme a los horarios y disposiciones establecidos en el **Reglamento Particular de la Prueba (RPP)** correspondiente.

Salvo disposición expresa en contrario, el formato general de las competencias será el siguiente:

Entrenamientos – Happy Hour – Clasificación – Mangas – Sprint – Final

14.1 Estructura del calendario

Evento N.º 1 (Fecha 1)

Formato: **Fecha Simple**

Entrenamientos – Happy Hour – Clasificación – Mangas – Sprint – Final

Evento N.º 2 (Fecha 2)

Formato: **Fecha Simple**

Entrenamientos – Happy Hour – Clasificación – Mangas – Sprint – Final

Evento N.º 3 (Fecha 3)

Formato: **Fecha Simple**

Entrenamientos – Happy Hour – Clasificación – Mangas – Sprint – Final

Evento N.º 4 (Fecha 4)

Formato: **Fecha Simple**

Entrenamientos – Happy Hour – Clasificación – Mangas – Sprint – Final

Evento N.º 5 (Fecha 5) — Pilotos Invitados

Formato: **Fecha Especial**

Entrenamientos

Happy Hour Titular / Happy Hour Invitado

Clasificación Titular / Clasificación Invitado

Manga Titular / Manga Invitado

Sprint Titular / Sprint Invitado

Final Titular / Final Invitado

Evento N.º 6 (Fecha 6)

Formato: **Fecha Simple**

Entrenamientos – Happy Hour – Clasificación – Mangas – Sprint – Final

Evento N.º 7 (Fecha 7)

Formato: **Fecha Simple**

Entrenamientos – Happy Hour – Clasificación – Mangas – Sprint – Final





Evento N.º 8 (Fecha 8) — Inicio de la Copa de Oro

Formato: **Fecha Simple**

Entrenamientos – Happy Hour – Clasificación – Mangas – Sprint – Final

Evento N.º 9 (Fecha 9) — Copa de Oro

Formato: **Fecha Simple**

Entrenamientos – Happy Hour – Clasificación – Mangas – Sprint – Final

Evento N.º 10 (Fecha 10) — Definición del Campeonato (Puntaje Doble)

Formato: **Fecha Doble**

A definir por el Reglamento Particular de la Prueba.

15. Entrenamientos oficiales y Happy Hour

Para el desarrollo de las actividades de pista correspondientes a los **Entrenamientos Oficiales** y **Happy Hour**, el circuito será habilitado únicamente cuando se encuentren operativos y aprobados todos los dispositivos de **seguridad y sanidad**, conforme a las disposiciones de la **Comisión Deportiva Automovilística (CDA Karting)**, y dentro de los horarios establecidos en el **Reglamento Particular de la Prueba (RPP)**.

Cuando la cantidad de participantes regularmente inscriptos supere el número máximo de **treinta y seis (36)**, los mismos podrán ser divididos en **grupos pares e impares**.

Si un Concorrente tuviera dos o más pilotos asignados a un mismo grupo y necesitara su modificación, podrá solicitarlo por escrito a los **Comisarios Deportivos actuantes**. En forma excepcional, los Comisarios Deportivos podrán reorganizar la integración de los grupos con el objeto de lograr una distribución equilibrada y operativamente adecuada.

15.1 Interrupciones y neutralizaciones

Cuando una tanda de entrenamiento hubiera completado al menos el **ochenta por ciento (80 %)** de su duración estipulada y se produjera su interrupción, la misma podrá ser considerada **válida y finalizada**, conforme lo determinen los Comisarios Deportivos.

En caso de que una o más tandas sean interrumpidas, **no se admitirán reclamos** respecto de los posibles efectos deportivos que dichas interrupciones pudieran generar.

Ante una detención de la tanda mediante **Bandera Roja**, el tiempo máximo de la misma podrá ser incrementado **hasta dos (2) minutos** adicionales, como única compensación.

Durante una detención con Bandera Roja, los vehículos podrán ser empujados o asistidos para ser retirados de una posición peligrosa, siguiendo estrictamente las indicaciones de los **Comisarios de Pista**, y posteriormente podrán continuar con la actividad de entrenamiento.

16. Ingreso a Parque Cerrado:

El ingreso se realizará únicamente en el horario establecido. Estarán autorizados a ingresar:





- El piloto.
- Un mecánico.
- Un jefe de equipo de la categoría que va a competir.
- El motorista.

Todos deberán contar con la debida acreditación.

No se autoriza el ingreso de telemetristas, acompañantes ni familiares de los pilotos. El incumplimiento será pasible de sanción económica.

En el sector de la balanza solo podrán permanecer el piloto y su mecánico. A partir de la clasificación, los karts deberán ingresar sin la trompa colocada para realizar la verificación correspondiente.

Al ingresar a parque cerrado, el mecánico deberá acreditarse junto con el kart en el sector asignado a su categoría, donde:

- Se escaneará el motor.
- Se entregará el set de neumáticos.

Posteriormente, deberá ubicarse en el sector indicado por el personal de la organización y colocar los neumáticos. Una vez verificado el precinto del motor del último kart de la categoría y finalizada la colocación de los neumáticos, el mecánico podrá dirigirse al sector de combustible para repostar y retirar el tanque del kart.

En ningún momento estará autorizada la puesta en marcha del motor dentro del Parque Cerrado. Esta falta será pasible de sanción económica.

17. Ingreso a pregrilla

Dentro del sector de parque cerrado en la puerta de ingreso a la pregrilla se dispondrá de un reloj visible de cuenta regresiva. Al llegar a cero (0) sonara una sirena y se procederá al cierre de la puerta de acceso, este sector estará monitoreado por los comisarios deportivos, los cuales podran sancionar al piloto antes o después de la competencia.

Todo participante que no haya atravesado dicha puerta antes de su cierre deberá permanecer en Parque Cerrado hasta que la totalidad de los vehículos haya salido a la calle de boxes. Una vez que la fila completa haya abandonado la zona, el participante rezagado podrá ingresar a la calle de boxes y tomar parte de la competencia únicamente cuando el último competidor haya pasado por ese sector, luego de que la prueba haya sido oficialmente lanzada.

Cuando la competencia se desarrolle bajo condiciones climáticas indefinidas (ni pista seca ni húmeda claramente declarada), y la puerta ya se haya cerrado, todo piloto que no haya atravesado el acceso a Pregrilla antes de que el reloj llegue a cero (0) quedará automáticamente excluido de dicha sesión.





El reloj de ingreso a Pregrilla registrará para todas las instancias del evento:

- Entrenamientos
- Happy Hour
- Mangas
- Sprint
- Final

En clasificación, todo piloto que no haya atravesado la puerta antes de que el reloj llegue a cero (0) quedará automáticamente excluido de esa sesión.

Una vez atravesada la puerta de la pregrilla no se podrá volver hacia el sector de parque cerrado.

Ante inconvenientes en el arranque o antes del mismo en el sector de la pregrilla, solo se autoriza intervenir dentro de la calle de boxes una vez que la fila sale pista.

En las categorías Cadete y Senior Pro Honda, en pregrilla se colocará un cartel de puesta en marcha previo al cartel de salida a pista. Ante un inconveniente en el arranque, se autoriza la intervención sobre el motor con herramientas en estas categorías.

Pasada la puerta de la pregrilla solo se autoriza:

- Medir presión de neumáticos (no inflar).
- Encender cámaras.
- Adquisición de datos.
- Fijar elementos con cinta o precinto plástico.
- Ajustar la cortina del radiador.
- Ajuste que no requieran herramientas, como ser intervención en los chicleros del carburador, accionar descompresor.

No se permite el uso de herramientas.

18. Clasificación

Previo a las mangas se realizará la **tanda de clasificación**, conforme a los horarios establecidos en el **Reglamento Particular de la Prueba (RPP)**.

Por razones organizativas, las autoridades de la **CDA Karting** podrán disponer su realización el día viernes, lo cual será informado mediante el RPP del evento.





Para el desarrollo de esta actividad, el circuito será habilitado únicamente cuando se encuentren operativos y aprobados todos los dispositivos de **seguridad y sanidad** exigidos por la CDA Karting.

Las tandas de clasificación tendrán una duración mínima de **ocho (8) minutos**, contados desde la apertura de boxes.

18.1 Organización de las tandas

El ordenamiento en calle de boxes será determinado por la tanda de **Happy Hour**.

Una vez asignada la tanda correspondiente, el piloto deberá salir **obligatoriamente** en ella. El **Comisario Deportivo**, previa verificación, podrá reasignar una tanda a un piloto en caso de rotura del kart, siempre que ello ocurra antes de la salida a pista.

Cuando la cantidad de inscriptos supere los **treinta y seis (36)** karts, la clasificación se dividirá en **dos (2) grupos**, los cuales serán conformados según el resultado del Happy Hour, saliendo a pista primero el grupo de los más lentos y luego el de los más rápidos.

18.2 Modalidad Sistema de Clasificación tipo F1 año 2025

La clasificación podrá desarrollarse bajo modalidad tipo **F1** con **Q1, Q2 y Q3**, lo cual será informado mediante RPP, donde se especificará la duración de cada tanda y la cantidad de pilotos eliminados en cada fase, según cada divisional.

Las instancias **Q1 y Q2** finalizarán en la calle de boxes, en el mismo lugar donde fueron lanzadas. Allí se informará qué pilotos continúan y cuáles deberán dirigirse a la **balanza**.

Durante Q1 y Q2 los karts permanecerán bajo régimen de **Parque Cerrado**, no pudiendo realizarse ninguna intervención sobre los mismos ni permitirse la hidratación de los pilotos. La instancia **Q3** finalizará directamente en el sector de balanza.

18.3 Procedimiento y sanciones

Cumplido el tiempo oficial de la tanda, se exhibirá la **Bandera de Cuadros** a todos los participantes al pasar por la línea de llegada.

La clasificación general determinará el ordenamiento de la grilla de partida para las mangas, sprint o primera actividad posterior, salvo modificación establecida por RPP.

Todo kart que ingrese a boxes durante la clasificación y no se dirija inmediatamente a **Parque Cerrado** sufrirá la **anulación de todos sus tiempos**, conforme al **Art. 14.3 del RDA — Prescripciones Generales para Competencias en Pista**.

Si por orden de los Comisarios Deportivos se dispusiera el ingreso de un kart, se mostrará **Bandera Negra**, debiendo dirigirse directamente a Parque Cerrado, dando por finalizada su clasificación.



Si un kart pierde algún elemento (trompa, pontón u otro) durante la clasificación, podrá finalizar la tanda, pero **no podrá reponer dicho elemento** para el posterior pesaje.

18.4 Normas de conducción

Durante la clasificación queda **terminantemente prohibido detenerse** en cualquier sector de la pista, salvo por problemas mecánicos comprobables por los Comisarios Técnicos.

Desde la apertura de boxes, los pilotos dispondrán de un máximo de **cinco (5) minutos** para realizar su primer paso por la Dirección de la Prueba.

18.5 Interrupción de la clasificación

A partir del momento en que se exhiba **Bandera Roja**, se dará por finalizada la toma de tiempos.

Si una tanda fuese interrumpida por fuerza mayor, continuará por el tiempo restante conforme al RPP, cuando los Comisarios Deportivos así lo determinen.

El cronometraje se reiniciará cuando el primer kart se aproxime a la Dirección de la Prueba.

Podrá continuar en clasificación el kart que llegue por sus propios medios al lugar de Bandera Roja **sin recibir ayuda de terceros**.

No podrá continuar aquel kart que haya sido retirado con ayuda externa o que haya provocado la interrupción.

Durante la interrupción, todo kart que ingrese a boxes verá **anulados todos sus tiempos** y deberá dirigirse a Parque Cerrado.

Si al momento de la interrupción se hubiese cumplido el **ochenta por ciento (80 %)** del tiempo estipulado, la tanda podrá darse por válida, a criterio de los Comisarios Deportivos.

19. Mangas

Las series o **mangas** tendrán una distancia y cantidad de vueltas que será establecida mediante el **Reglamento Particular de la Prueba (RPP)**.

Podrán tomar parte en las mangas aquellos vehículos que no hayan participado de las tandas clasificatorias, los cuales se ubicarán en la grilla **a continuación del último piloto clasificado**.

El orden de largada de cada manga se establecerá conforme al resultado de la **clasificación general**.

Las mangas, en conjunto con el sprint, tendrán como finalidad la **conformación de la grilla de largada de la final**.

19.1 Sistema de puntaje de mangas

Se utilizará el sistema de **puntos en contra**, asignándose:





- **1 punto** al 1.º
- **2 puntos** al 2.º - **3 puntos** al 3.º y así sucesivamente, sumando un punto por cada puesto obtenido en la manga.

Si un piloto **no toma parte** de una manga, recibirá una puntuación equivalente a los puntos del **último clasificado + cuatro (4) puntos**.

Si un piloto es sancionado con **Bandera Negra o descalificado**, recibirá una puntuación equivalente a los puntos del **último clasificado + cuatro (4) puntos** para la manga en cuestión.

Todo piloto que no haya completado la totalidad de las vueltas previstas, aun cuando no haya finalizado la manga, se clasificará según la cantidad de vueltas efectivamente cumplidas, **sumándose dos (2) puntos adicionales**.

19.2 Mangas con más de 36 participantes

Cuando la cantidad de inscriptos supere los **treinta y seis (36)** karts, se realizarán **mangas clasificatorias por grupos**, los cuales se conformarán en tres (3) grupos: **A, B y C**.

Los grupos se integrarán de la siguiente manera, según el resultado de la clasificación general:

- 1.º clasificado → Grupo A
- 2.º clasificado → Grupo B - 3.º clasificado → Grupo C
- 4.º clasificado → Grupo A
- 5.º clasificado → Grupo B - 6.º clasificado → Grupo C - y así sucesivamente.

Cada grupo competirá contra los restantes, disputándose las mangas en el siguiente orden: -

C vs B

- **C vs A**
- **B vs A**

En caso de empate en la suma de puntos para el ordenamiento del sprint, se tomará como criterio de desempate la **mejor posición obtenida en la clasificación**.

20. Sprint

El **Sprint** otorgará puntos conforme a lo establecido en el **Artículo 12 — Puntaje** del presente reglamento y tendrá una distancia determinada por el **Reglamento Particular de la Prueba (RPP)**.

Podrán formar parte del Sprint aquellos vehículos que no hayan participado de las tandas clasificatorias ni de las mangas, los cuales se ubicarán en la grilla **a continuación del último piloto clasificado**.



20.1 Formación de la grilla

El ordenamiento de la grilla del Sprint se conformará **invirtiendo los seis (6) primeros puestos** obtenidos en la clasificación, de la siguiente manera:

Clasificación Posición en Sprint

1.º	6.º
2.º	5.º
3.º	4.º
4.º	3.º
5.º	2.º
6.º	1.º

El resto de los pilotos mantendrán su posición original de clasificación.

El Sprint utilizará el mismo sistema de **puntos en contra** establecido para las mangas.

20.2 Sistema de sanciones y puntaje

Si un piloto **no toma parte** del Sprint, recibirá una puntuación equivalente a los puntos del **último clasificado + ocho (8) puntos**.

Si un piloto es sancionado con **Bandera Negra** o resulta **descalificado**, recibirá una puntuación equivalente a los puntos del **último clasificado + ocho (8) puntos** para el Sprint.

Todo piloto que no haya completado la totalidad de las vueltas previstas, aun cuando no haya finalizado el Sprint, se clasificará según las vueltas efectivamente cumplidas, **sumándose cuatro (4) puntos adicionales**.

20.3 Sprint con más de 36 participantes

Cuando la cantidad de inscriptos supere los **treinta y seis (36) karts**, se disputarán **Sprint 1 y Sprint 2**.

El orden de partida de ambos Sprints se conformará de acuerdo al **puntaje en contra acumulado** hasta ese momento en las mangas, distribuyéndose de la siguiente forma:

- 1.º clasificado → 1.º Sprint 1
- 2.º clasificado → 1.º Sprint 2
- 3.º clasificado → 2.º Sprint 1
- 4.º clasificado → 2.º Sprint 2
- 5.º clasificado → 3.º Sprint 1 - 6.º clasificado → 3.º Sprint 2

y así sucesivamente.

Solo podrán participar en esta instancia los **primeros treinta y seis (36) pilotos** clasificados de acuerdo al **puntaje general**, resultante de la suma de los puntos obtenidos en las dos mangas y el Sprint.

21. Final

La distancia a recorrer en la prueba denominada **Final** (desde la extinción de la luz roja hasta la exhibición de la Bandera de Cuadros) será la establecida en el **Reglamento Particular de la Prueba (RPP)** correspondiente.

Todo piloto que **no se encuentre en la zona de Pregrilla** dentro del horario estipulado en el **RPP no podrá formar parte de la competencia**, sin excepción alguna.

CAPITULO IV- PROCEDIMIENTOS DE COMPETENCIA

21.1 Orden de la largada– Final

El orden de partida de la competencia denominada **Final** se establecerá de acuerdo al **resultado de la suma total del puntaje en contra** obtenido en las **mangas y el sprint**, según corresponda por categoría y lo dispuesto en el RPP.

Cuando un piloto, por **causa de fuerza mayor**, no haya podido participar de la clasificación, mangas o sprint, se le permitirá tomar parte de la Final largando desde la **última posición**.

En tal caso, deberá utilizar el **mismo set de neumáticos** empleado en la carrera anterior. Si no hubiera participado de la fecha anterior, deberá utilizar el **set de entrenamiento**.

Para que la Final otorgue el **total de los puntos** correspondientes, deberá completarse como mínimo el **setenta y cinco por ciento (75 %)** de las vueltas previstas.

22. Procedimiento de largada

- a. Luego de la línea roja se deberán formar de a dos filas, no se podrá recuperar posiciones, ni calentar neumáticos.
- b. Luego de la línea roja, la velocidad de largada deberá ser constante entre 30km/h y 50km/h.
- c. Desde el comienzo de los carriles no se podrán tocar ni cruzar hasta que se apague la luz del semáforo. Tocar las líneas que delimitan los carriles de largada es plausible de sanción.
- d. Se apaga el semáforo, inicio de competencia

21.1 Procedimiento con cartel de Slow

- a. Velocidad moderada (Aprox. 110% del tiempo habitual)
- b. Bandera amarilla agitada + cartel de "Slow". Carrera neutralizada donde el líder impone la velocidad.
- c. Bandera amarilla estática + cartel de "Slow". Se relanza en la próxima vuelta

- d. Bandera Verde, la carrera esta relanzada.
- e. En el relanzamiento no se permiten sobrepasos antes de la línea de sentencia.



23. Rescate en pista

- a. Se realizará el rescate de los karts en pista una vez que se dé por finalizada la sesión.
- b. El piloto deberá volver dentro del kart con el casco colocado y accionando el freno para inmovilizar el kart en el carro de rescate.

24. Suspensión de la competencia – Bandera roja (Sprint y final)

La suspensión de una competencia será anunciada mediante la exhibición de la **Bandera Roja** en todos los puestos de banderilleros.

Desde ese momento, **ninguna persona** podrá ingresar a la pista hasta que la **Dirección de la Prueba** lo autorice expresamente e indique el sector de ingreso correspondiente.

24.1 Suspensión antes de cumplir dos (2) vueltas

Si la competencia es suspendida antes de haberse completado **dos (2) vueltas**, la largada será considerada **nula y sin validez**.

El **Comisario Deportivo** determinará si se concede tiempo de reparación y su duración. En tal caso:

- los karts deberán dirigirse a **Parque Cerrado**,
- se habilitará un nuevo procedimiento de ingreso a **Pregrilla**,
- los equipos dispondrán del tiempo autorizado para efectuar reparaciones,
- los karts se **reordenarán en su posición original de largada**,
- se deberán **recolocar obligatoriamente las trompas**, sin aplicación de sanciones,
- la competencia se relanzará con la **misma cantidad de vueltas** establecida originalmente.

La Dirección de la Prueba podrá disponer la realización de la siguiente categoría para no afectar el cronograma general.



Podrán reincorporarse al relanzamiento **todos los karts**, aun cuando no hayan llegado por sus propios medios mecánicos a la zona de detención o a boxes, **siempre que** se encuentren en condiciones técnicas de continuar y no se encuadren en las exclusiones previstas en el presente artículo.

No podrán reincorporarse a la competencia:

- los karts cuyo piloto haya quedado detenido en una **posición peligrosa** para el desarrollo de la prueba;
- los karts cuyo piloto haya **obstruido la pista**;
- los karts cuyo piloto haya sido **atendido por personal médico** como consecuencia del incidente.

23.2 Suspensión con más de dos (2) vueltas y menos del 75 % de recorrido

Los karts permanecerán bajo régimen de **Parque Cerrado**.

Todo kart que haya llegado por sus propios medios mecánicos a la zona de detención o a boxes podrá ser reparado **únicamente** cuando la Dirección de la Prueba habilite la pista con el cartel de **“Pista Habilitada”**.

Dicho kart podrá reincorporarse largando desde **boxes**, detrás del último participante, una vez que la competencia haya sido oficialmente relanzada.

Los karts que no hayan llegado por sus propios medios mecánicos **no podrán largar** el relanzamiento.

La carrera será relanzada descontando las vueltas ya realizadas y completando el recorrido restante.

La largada se efectuará en **fila única**, respetando el ordenamiento correspondiente a la **vuelta anterior** a la suspensión.

Las trompas serán controladas obligatoriamente. Su sanción es **inapelable** y deberán ser correctamente reinstaladas.

La competencia se definirá por **orden de llegada**, no por sumatoria de tiempos.

23.3 Suspensión con más del 75 % del recorrido

Si la suspensión se produce luego de haberse completado el **setenta y cinco por ciento (75 %)** del recorrido previsto, la competencia se dará por **finalizada**.

El resultado oficial será el correspondiente al **orden de la vuelta anterior** a la señalización de suspensión.

25. Suspensión de las mangas – Bandera roja

En caso de suspensión de una **manga** mediante **Bandera Roja**, **no se descontarán las vueltas ya cumplidas**.



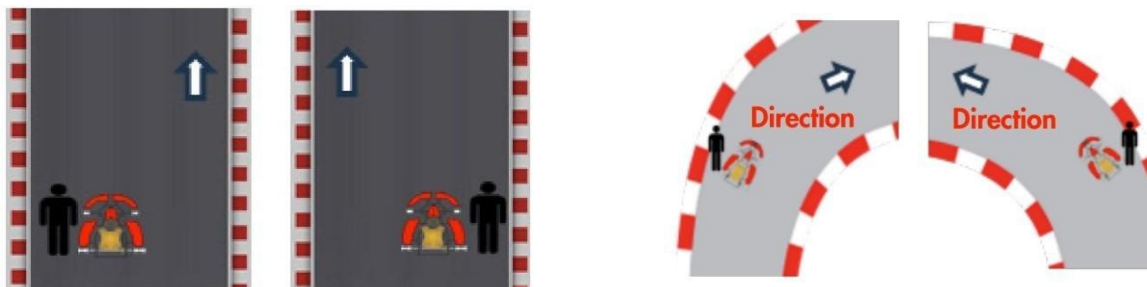
La competencia continuará con la **cantidad de vueltas originalmente establecida**.

No se concederá tiempo para reparaciones.

La reanudación de la manga se registrará por el procedimiento previsto para la suspensión de carrera con **más de dos (2) vueltas y menos del setenta y cinco por ciento (75 %) de recorrido**, conforme a lo establecido en el **Artículo 23.2** del presente reglamento.

25. Arranque del kart luego de un accidente

- Si el kart se detiene en la pista por cualquier motivo, el piloto sólo tendrá un único intento de arranque.
- En caso de no arrancar, el kart deberá ser trasladado a un lugar seguro.
- El piloto deberá aguardar el resto de la sesión junto al puesto de banderillero más cercano.
- Para retomar a parque cerrado deberá esperar el rescate de la organización.
- En cualquier caso, el intento de reinicio debe realizarse fuera de la línea de carrera, y además debe respetar los siguientes principios:
- Esta prohibido pisar el rectángulo y/o



26. Ayuda externa:

Queda autorizada la participación en las categorías **Academy, 60 Mini, Old school junior, OKN Junior** de “empujadores” solo a efecto de una nueva puesta en marcha por detención del motor.

26.1 Ayuda externa en la curva N°1

Queda autorizada la participación en las categorías **Sudam senior, Old school senior, Old school master, Sudam Master** de “empujadores”, cuya intervención se limitará a la curva uno del circuito y durante el desarrollo de la primera vuelta efectiva de la “carrera”.



27. Pesaje

El **pesaje** del kart se realizará **tal como el vehículo llegue a la balanza**, inmediatamente finalizada la competencia correspondiente.

Ante la eventual **pérdida de algún elemento** durante la carrera, dicho componente **no podrá ser tenido en cuenta** al momento del pesaje.

La **balanza oficial** será calibrada utilizando **cuatro (4) pesas patrón de diez (10) kg** cada una, las cuales permanecerán en el sector de pesaje a disposición de los participantes.

El piloto será responsable de verificar la calibración de la balanza respecto de su kart **antes del inicio de la actividad oficial**, si así lo considerase necesario.

a. Control de peso y corrección por diferencia

Si un kart no alcanzara el **peso mínimo reglamentario**, se colocará el **peso patrón** para efectuar la verificación correspondiente.

En caso de que la diferencia registrada sea **inferior a cuarenta (40) kg**, se tomará dicho porcentaje de diferencia para aplicarlo al pesaje final.

Las diferencias superiores a **cuarenta (40) kg** no serán consideradas como error de medición.

El porcentaje resultante se aplicará al peso mínimo de la categoría, y el valor obtenido será el que se tomará en cuenta para determinar el resultado final del pesaje.

b. Ejemplo de aplicación

Peso patrón: **40 kg → 100 %**

Diferencia al colocar el patrón: **-0,100 kg → 0,25 %**

Peso mínimo de la categoría: **140 kg**

Corrección aplicada: **0,25 % → 0,350 kg**

En este caso, se descontará **0,350 kg** del peso mínimo exigido para la validación del pesaje.

28. Pruebas Atípicas

No será de aplicación en la presente temporada

CAPITULO V – Equipamiento obligatorio



29. Asignación de numeración

La numeración oficial de cada piloto será otorgada por la organización conforme al resultado del **Ranking 2025** y mantendrá su vigencia durante toda la temporada, salvo disposición expresa en contrario.

29.1 Colores y formato

Los números identificatorios deberán cumplir obligatoriamente con las siguientes características:

- Color de los números: negro
- Fondo: amarillo
- Aplicable a: todas las divisionales

29.2 Cantidad y ubicación

Cada kart deberá portar cuatro (4) números identificatorios, ubicados de la siguiente manera:

- Uno (1) sobre el panel frontal.
- Dos (2) sobre los pontones laterales, lo más próximos posible a las ruedas traseras.
- Uno (1) sobre el paragolpes trasero.

29.3 Dimensiones y tipografía

Los números deberán respetar las siguientes especificaciones mínimas:

- Altura mínima: 15 cm
- Espesor de trazo: mínimo 2 cm, continuo
- Tipografías autorizadas:
DOM VERI CASUAL, IMPACT, ARIAL BLACK o similares
- Prohibido: todo tipo de agregados, sombras, efectos, contornos o decoraciones.

29.4 Placas porta-números

Las placas porta-números deberán:

- ser **planas**,
- poseer **bordes redondeados**,
- medir **22 cm por lado**,

- estar construidas en **material plástico flexible y opaco**.

29.5 Responsabilidad del participante

El participante es responsable, en todo momento, de garantizar que los números identificatorios se encuentren **claramente visibles** para los Oficiales Deportivos y para el sistema de cronometraje.

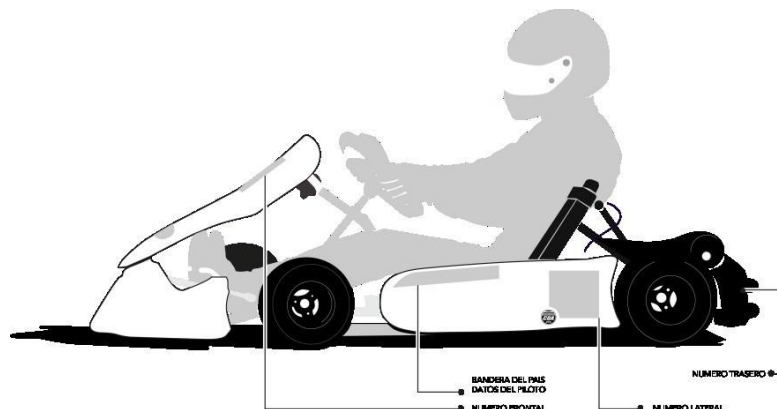
Los números deberán estar correctamente colocados en el kart **antes del inicio de los ensayos libres oficiales**.

29.6 Identificación complementaria

En la parte delantera de ambos pontones laterales deberán figurar obligatoriamente:

- la **bandera del país** del piloto, - el **nombre y apellido** del piloto,
- el **grupo sanguíneo**.

La **altura mínima** de estos elementos será de **4 cm**.



30. Chasis

Habitados / Registrados CDA KARTING

Todo kart deberá utilizar un **chasis homologado y habilitado** por la **CNK-ACA** o por **CDA Karting**, conforme a lo establecido en el Reglamento Técnico Específico de cada categoría.

El bastidor deberá contar con **habilitación vigente emitida por CDA Karting** durante toda la temporada.

30.2 Cantidad de chasis

La cantidad de chasis que cada piloto podrá utilizar por **fecha** será **libre**.

No obstante, **cada chasis deberá ser precintado y controlado por** quedando asentado en el Pasaporte Técnico del kart.

31. Kit de montaje del carenado delantero CIK-FIA

31.1 Obligación de utilización

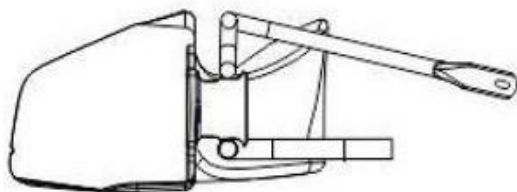
En todas las categorías **será obligatoria la utilización del** carenado delantero tipo panel frontal homologado CIK-FIA.

Su montaje, configuración y utilización deberán respetar íntegramente las disposiciones técnicas establecidas en:

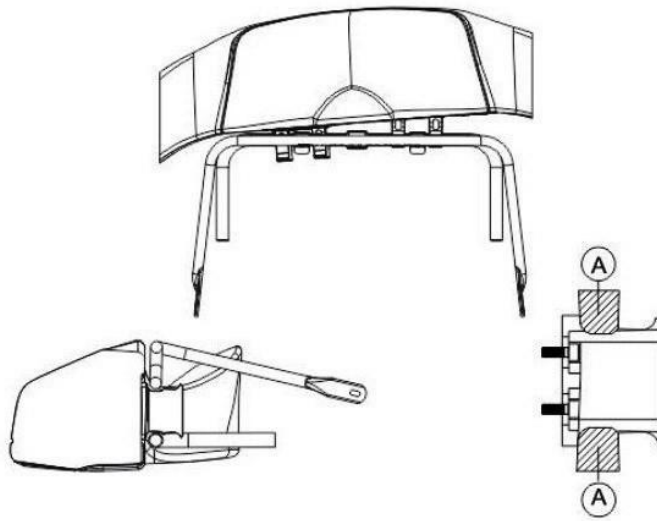
- Artículo 30 **de las Prescripciones Específicas de la CIK,**
- Artículo 2.7.1.5 **del Reglamento Técnico General CIK-FIA,**
- **y el Dibujo Técnico N° 2d, el cual forma parte integrante del presente reglamento.**

-

Posición Aceptable



Posición no Aceptable



31.2 Control y procedimientos del panel frontal (Carenado delantero)

El Oficial de Pista y/o Juez de Hecho podrá valerse de:

- observaciones visuales directas,
- registros de video,
- imágenes fotográficas reconocidas por el ente fiscalizador,
- o cualquier otro medio técnico idóneo,

para informar a los Comisarios Deportivos sobre **cualquier irregularidad** relacionada con el posicionamiento, funcionamiento o estado del panel frontal.

Cuando la irregularidad sea constatada mediante sistemas de cámaras, el informe será elevado a los Comisarios Deportivos, quienes podrán aplicar la sanción correspondiente **durante la competencia o al término de la actividad**, con independencia de lo que posteriormente se verifique en el Parque Cerrado.

31.3. Régimen de sanciones

De acuerdo con la reglamentación CIK-FIA, ante la constatación de irregularidad en el posicionamiento del panel frontal, los Comisarios Deportivos aplicarán una **penalización de cinco (5) segundos**, independientemente de la causa que haya provocado la alteración (deportiva, mecánica o accidental).

El conjunto del carenado delantero deberá **permanecer en su posición reglamentaria hasta el posterior pesaje en balanza**.

Si un piloto o integrante del equipo intenta **recolocar o modificar** el panel frontal antes de la verificación correspondiente, el piloto será **excluido del evento**, considerándose dicha conducta como **antideportiva**.

31.4 Acceso a Pregrilla

Si durante la verificación técnica se establece que el panel frontal no cumple los requisitos reglamentarios, el piloto **no podrá acceder al área de Pregrilla** y, por lo tanto, **no podrá tomar parte** de la Manga, Sprint o Final, hasta tanto:

- se haya regularizado la situación,
- se haya realizado una nueva verificación,
- y exista autorización expresa de los Comisarios Técnicos.

31.5 Procedimiento post actividad

Al finalizar cada actividad de pista, los pilotos deberán colocar la trompa en el **Parque Cerrado** o en el sector que indiquen las autoridades de la prueba.

31.6 Especificaciones técnicas del kit de montaje del carenado delantero

31.6.1 Disposiciones generales

Solo está permitido fijar el carenado delantero utilizando **exclusivamente** el **kit de montaje homologado**.

No se admiten partes, piezas, tornillos, refuerzos, suplementos o cualquier otro dispositivo adicional fuera del kit reglamentario.

El carenado delantero deberá poder desplazarse libremente hacia atrás en la dirección del chasis, sin obstrucciones de ningún tipo que limiten su movimiento.

31.6.2 Paragolpes delanteros

Los paragolpes delanteros (tubo superior e inferior) deberán estar conectados rígidamente al chasis, presentar superficie lisa y no podrán ser sometidos a trabajos mecánicos ni tratamientos destinados a aumentar la fricción.

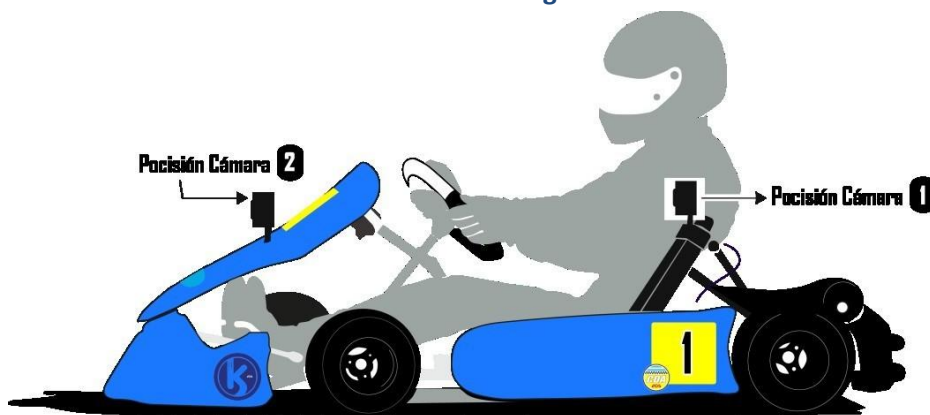
Se deberá mantener un **espacio libre mínimo de 27 mm** en todos los puntos entre los paragolpes delanteros y el carenado.

31.6.3 Definición del kit homologado

El kit de montaje del carenado delantero estará compuesto por:

- Soporte de montaje del carenado delantero (2 piezas + 8 tornillos) — material plástico.
- Soporte del paragolpes delantero (2 medias carcasas + 2 tornillos) — material plástico.

- La utilización de cámaras on board **no es obligatoria**.



La Organización podrá disponer la **implementación de cámaras on board con transmisión en tiempo real** en los vehículos participantes, conforme a criterios deportivos, técnicos y/o de producción audiovisual del evento.

La utilización de este sistema será de **carácter opcional para los pilotos y/o equipos**, quienes podrán adherir al servicio cuando la Organización lo disponga.

Las **cámaras provistas por la Organización** serán las únicas autorizadas para realizar transmisión en **vivo** desde los vehículos durante la actividad oficial en pista.

33. Seguridad – Equipamiento obligatorio en boxes

Será **obligatorio** que cada equipo disponga en su box de un **matafuego en condiciones operativas**, debidamente cargado y dentro de su fecha de vencimiento.

Personal de la **Organización** realizará, el día **viernes de cada evento**, una **inspección obligatoria** a los boxes a fin de verificar el cumplimiento de esta disposición.

La falta de matafuego, su vencimiento, o su estado no operativo, **impedirá al equipo continuar con la actividad** hasta tanto se regularice la situación, sin perjuicio de las sanciones deportivas y/o administrativas que pudieran corresponder.

33. Transponder

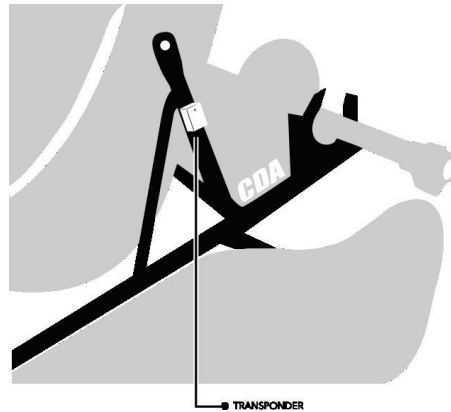
La ubicación del **transponder** destinado a la toma oficial de tiempos deberá ajustarse estrictamente a la posición reglamentaria establecida por la Categoría, siendo esta **sobre el soporte de la butaca**.

Para tal fin será **obligatorio** el uso del **porta-transponder** provisto por la empresa prestadora del servicio de cronometraje.

Dicho elemento deberá colocarse **del lado izquierdo del kart**, sobre el **caño trasero de sujeción de la butaca**, conforme a la ubicación indicada en la imagen ilustrativa.

En caso de rotura del porta-transponder o pérdida de su chaveta, el mismo será **reemplazado sin cargo** por la empresa prestadora del servicio.

La **devolución del transponder** deberá efectuarse al personal de la empresa prestadora **dentro de los treinta (30) minutos posteriores a la finalización total de la actividad de la categoría** en el evento.



El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la **aplicación de la multa correspondiente**, sin perjuicio de otras sanciones que pudieran corresponder.

34. Debutantes: Se habilita la posibilidad de debutar en la última fecha del campeonato, exclusivamente bajo la modalidad de invitado, sin que dicha participación otorgue puntos para el Campeonato.

35. Cuadro de sanciones y multas

INCIDENTE SANCION	SANCIÓN	IMPORTE
EXCESO VELOC. CALLE BOXES (Prácticas)	MULTA	40 LTS
RECLAMOS TÉCNICOS / DEPORTIVOS		40 LTS
VERIF. ADMINIS / TÉCNICA. FUERA DE HORA	MULTA	40 LTS
FALTA DE PUBLICIDAD INSTITUCIONAL	MULTA	70 LTS
EXTRAVIO DEL SENSOR	MULTA	Valor de reposición
SALIDA DE BOXES DE MECÁNICOS NO AUTORIZADA	MULTA	70 LTS
VUELTA DE MAS EN ENTRENAMIENTO O CLASIFICACIÓN	MULTA	70 LTS
AUSENCIA EN PODIO O ACTO PROTOCOLAR	MULTA	70 LTS
Los valores se ajustarán de acuerdo al valor del litro de nafta INFINIA, de venta al público al día de la competencia. (valor de referencia ACA Central).		

36. Apelaciones

El derecho a apelaciones solo corresponde a los concurrentes, según lo previsto en el R.D.A.



El mismo deberá realizarse por escrito acompañado en ese acto la suma prevista en el Reglamento Particular de la prueba, para las apelaciones deportivas y técnicas.

37.1 Procedimiento de presentación de reclamos deportivos

Todo **reclamo deportivo** deberá ser formulado **presencialmente en el Camión de Control**, dentro de los plazos reglamentarios establecidos, por el **Concurrente** o su representante autorizado.

El piloto involucrado deberá concurrir **acompañado obligatoriamente por su Jefe de Equipo**.

No se admitirán reclamos realizados fuera del ámbito indicado ni sin el cumplimiento de esta condición.

37. Régimen de apercibimientos

La **acumulación de cinco (5) amonestaciones dentro de un mismo campeonato, impuestas por el Comisario Deportivo o por la CDA Karting, dará lugar a la suspensión automática por una (1) fecha, la cual será de carácter inapelable.**

Durante el cumplimiento efectivo de dicha sanción, el piloto quedará inhabilitado para participar en cualquier otra categoría, hasta tanto la misma haya sido íntegramente cumplida en la categoría en la que fue impuesta.

38. Logos oficiales de cada categoría



39. Casos omitidos

Los casos omitidos en el presente reglamento serán resueltos por la **CDA KARTING** y comunicados mediante anexos al presente Reglamento Deportivo.