



**ROTAX
MAX
CHALLENGE**
CHILE 2021

REGLAMENTO DEPORTIVO 2021



TABLA DE CONTENIDOS

GENERALIDADES.....	3
CANALES DE COMUNICACION DEL CAMPEONATO.....	3
LICENCIA DEPORTIVA.....	3
PILOTOS EXTRANJEROS.....	4
COMPETENCIAS.....	4
AUTORIDADES DE LA PRUEBA.....	4
APELACIONES.....	10
ZONAS DEL CIRCUITO.....	11
CÓDIGO DE BANDERAS.....	12
CÓDIGO DE CONDUCTA.....	15
PROCEDIMIENTO DE LARGADA.....	19
ESCALA DE PENALIZACIONES.....	22
TABLA SANCIONES/PENALIZACIONES.....	22
PRESENTACIÓN PERSONAL Y DE SEGURIDAD.....	25
NUMERACIÓN.....	25



1. GENERALIDADES

1.1 El presente reglamento aplica para la temporada 2021 del que comienza a regir a contar de marzo de 2021 y que se encontrará vigente hasta la publicación de uno que lo reemplace.

1.2. Este reglamento podrá ser modificado total o parcialmente al término del año 2021, previa autorización de FEDERACIÓN CHILENA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FADECH). La versión vigente del reglamento estará disponible en el sitio web www.rotaxchile.cl y en www.clubkartingconcepcion.cl

1.3. Este reglamento rige para el Campeonato "ROTAX MAX CHALLENGE CHILE 2021", el cual está debidamente autorizado por la ASOCIACIÓN REGIONAL DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO BÍO-BÍO (ARAB) y la FEDERACIÓN CHILENA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FADECH), para todas las competencias del calendario anual del campeonato. Cada competencia, en su reglamento particular, podrá fijar disposiciones transitorias que tomen precedencia sobre lo indicado en el presente Reglamento, previa autorización de FEDERACIÓN CHILENA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FADECH).

2. CANALES DE COMUNICACIÓN DEL CAMPEONATO

Toda comunicación hacia los pilotos participantes del Campeonato será publicada a través de la página web www.clubkartingconcepcion.cl y, eventualmente, por vía de correo electrónico. Esto incluye circulares, actas de sesión de directorio, reglamentos, aclaraciones deportivas o técnicas, reglamentos particulares para cada competencia, etc.

2.1. El Club organizador NO tiene obligación de distribuir comunicados por ningún otro medio.

2.2. El Club organizador NO asumirá responsabilidad alguna por otras

publicaciones electrónicas, pues dependen de terceros.

2.3. Las notificaciones de sanciones, multas o fallos del Colegio de Comisarios son comunicadas al sancionado el mismo día de carrera. Las notificaciones de la Comisión de Disciplina serán enviadas vía email desde la dirección de correo electrónico del club organizador y con copia a la Asociación correspondiente.

3. LICENCIA DEPORTIVA.

El campeonato ROTAX MAX CHALLENGE CHILE está abierto a la participación de cualquier piloto que esté en posesión de la licencia deportiva vigente, emitida y validada por FEDERACIÓN CHILENA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FADECH) y que cumpla con los requisitos administrativos del campeonato como inscripción, pagos y otros.

La licencia exigida para los pilotos de karting es aquella que emite la FEDERACIÓN CHILENA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FADECH) y que conlleva la contratación de un seguro de accidentes personales. La exhibición de la licencia puede ser solicitada en cualquier momento por parte de las autoridades de una prueba. Cada piloto deberá tramitar su licencia por medio de la Asociación respectiva, del club al cual pertenece, el que validara la vigencia, validez como socio activo, obligaciones financieras al día y sin sanciones disciplinarias pendientes.

4. PILOTOS EXTRANJEROS.

Para el caso de pilotos extranjeros, estos deben contar con autorización de la ADN que representan conforme Art 3.9. CDI-FIA.

5. COMPETENCIAS.

5.1. Un piloto que se haya inscrito en una fecha y que no haya podido

participar en la misma podrá solicitar vía correo electrónico a ROTAX CHILE que los valores pagados se consideren como inscripción válida sólo para la próxima fecha, pero no así el costo del combustible que será cobrado de igual forma (al día de hoy \$15.000 para todas las categorías salvo Mini y Micro \$7.000). El plazo para efectuar esta solicitud es de hasta 72 horas terminada la competencia. El directorio tiene la facultad de aceptar o rechazar esta solicitud. No participar en una fecha significa no haberse presentado a las competencias a contar de la clasificación.

5.2. No se recibirán inscripciones a quienes tengan pendiente el pago de fechas anteriores, inscripción al campeonato o por multas, a menos que éstas se deban a sanciones que se encuentra en proceso de apelación.

5.3 Las sanciones aplicadas en el marco de un campeonato son federativas y deberán ser cumplidas por el piloto sancionado.

6. AUTORIDADES DE LA PRUEBA

6.1 Director de Carrera

El Director de Carrera tiene a su cargo la dirección del evento y todo el personal deportivo del evento. Es responsable de la seguridad y del desarrollo eficiente del evento en línea con el reglamento particular y los reglamentos deportivos, técnicos y CDI, reportando solamente a los Comisarios Deportivos.

Entre sus responsabilidades están:

Dirigir la Reunión de Pilotos:

Preparar y dirigir la reunion previa a las actividades en pista. En esta instancia, comunica a todos los pilotos y preparadores los temas relevantes para el correcto desarrollo de las competencias. LA ASISTENCIA A ESTA REUNIÓN DE PARTE DE LOS PILOTOS ES OBLIGATORIA.

Preparar los Resultados:

Preparar la información de los resultados del evento para el reporte final; para la consideración y aprobación por parte de los comisarios deportivos. Debe emitir un informe formal visado por el Colegio de Comisarios hacia FEDERACIÓN CHILENA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FADECH) y la ASOCIACIÓN REGIONAL DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO BÍO-BÍO (ARAB), en un plazo de 72 horas de terminado el evento.

Coordinar con todos los oficiales de la Carrera:

El Director de Carrera debe asegurarse que todos los oficiales se encuentran en sus puestos y debe reportar cualquier ausencia relevante al Colegio de Comisarios.

Controlar a los Competidores:

Controlar a los competidores y sus vehículos para impedir que aquel que haya sido excluido, suspendido o descalificado o no tenga licencia deportiva, largue una competencia de la cual no puede participar.

Reportar a los Comisarios:

Transmitir a los Comisarios cualquier propuesta para modificar el programa o relativo a una conducta inapropiada por incumplimiento de una normativa o una protesta por parte de un competidor. Recibir cualquier protesta y transmitirla inmediatamente a los comisarios, quienes tomarán las medidas necesarias al respecto.

Recolectar los reportes del oficial de cronometría, oficial técnico, asistentes y oficiales de pista, junto a demás información oficial, ya que puede ser necesaria para determinar los resultados finales.

Coordinar con Instituciones Externas:

Relacionarse con autoridades de Carabineros de Chile, Municipalidad u otro por

temas relativos al evento

Seguridad de la pista y parque cerrado:

Previo al inicio de la carrera, es responsabilidad del Director de Carrera comprobar fehacientemente que la pista y parque cerrado estén en condiciones para la competencia. Los aspectos a verificar incluyen que:

- Todos los puntos de acceso están bajo control
- Todos los elementos previstos están en posición
- Todos los Oficiales están en sus puestos
- Limpieza de la pista
- Barreras de seguridad en perfectas condiciones para la competencia

Conexión con las Autoridades Deportivas:

El Director de Carrera debe asegurarse que todo el personal y sus equipos están en sus posiciones y listos para la competencia, incluyendo:

- Comisarios
- Oficial Técnico
- Oficiales Médicos
- Oficial de Cronometría
- Asistentes de pista
- Oficiales de pista

El Director de Carrera puede optar por asignar algunas de sus responsabilidades a sus asistentes dejando por escrito en el informe del evento.

Será exclusiva decisión del Director de Carrera la suspensión de una competencia, lo que se puede deber a:

Falta de funcionamiento del sistema de cronometraje: La competencia se suspenderá en forma parcial o definitiva de acuerdo a la gravedad de la falla en

el sistema y el tiempo que se tome en la reparación.

Lluvia: Si algún sector de la pista está cubierto con acumulación de agua (pozas) en más de un 60% de su ancho y con un largo que supere la longitud de un Kart, se decretará la suspensión temporal de la competencia y tras un tiempo prudente, la suspensión definitiva de la competencia.

Falta de visibilidad: El alcance mínimo de visibilidad para los pilotos deberá ser de diez metros.

6.2 Colegio de Comisarios Deportivos

Los Comisarios deben aplicar los reglamentos deportivos, técnicos y CDI en el evento, apoyándose en todos los oficiales del evento y Director de Carrera.

En el caso de una infracción, el Director de Carrera, reportará a los Comisarios. A su vez, los Comisarios pueden también solicitar al Director de Carrera, un reporte sobre alguna infracción que hayan podido identificar.

Los Comisarios no se involucran en la dirección del evento, el rol que deben cumplir los Comisarios Deportivos y el Director de Carrera están estipulados en el CDI.

La decisión de un Comisario debe siempre tomarse desde un punto de vista independiente y objetivo, basado en toda la información disponible.

Los Comisarios no toman contacto con los pilotos, adjuntos o concurrentes, tan sólo con los oficiales del evento si es que lo requieren.

Los Comisarios deben tener en cuenta todos los hechos y circunstancias disponibles y antes de tomar una decisión.

Los Comisarios deberían tomar decisiones colectivamente y, de ser posible, estar todos presentes al momento de las deliberaciones y decisiones.

Si los Comisarios desean comunicarse o citar a un competidor o piloto, deben hacerlo, a través del Director de Carrera.

Es imperativo ofrecerle a un competidor y/o piloto, que pueda ser afectado por una decisión, la oportunidad de ser escuchado.

Los comisarios pueden llamar en cualquier momento una citación a un piloto a través del Director de Carrera.

Los Comisarios deben registrar sus decisiones por escrito. Las decisiones deben exponer claramente las razones de esa decisión y las razones de cualquier penalización.

Los Comisarios serán responsables de informar a los competidores o pilotos por escrito, a través del Director de Carrera.

En el Colegio de Comisarios (mínimo 3) debe existir un Presidente del mismo, quien tiene la autoridad para resolver las discrepancias de opinión ante una votación dividida al interior del Colegio de Comisarios.

Todas las decisiones y comunicados para todos los competidores, deben ser publicados de manera oficial

Luego de tomar una decisión, el Colegio de Comisarios no deben discutir ningún aspecto de la misma con terceros.

El Presidente del Colegio de Comisarios debe preparar un informe formal dirigido hacia FEDERACIÓN CHILENA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FADECH) y la ASOCIACIÓN REGIONAL DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO BÍO-BÍO (ARAB), en

un plazo de 72 horas de terminado el evento.

6.3 Oficial de Cronometraje

El oficial de Cronometraje es el encargado de registrar en el sistema de cronometraje y validar los transponders previa verificación del listado de pilotos autorizados para la competencia, el cual puede ser condicionado por la morosidad de los deberes pecuniarios del piloto u otras razones que el Club estime apropiadas.

Todo piloto debe entregar para validar su transponder personal o arrendado, junto con su licencia deportiva FEDERACIÓN CHILENA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FADECH).

El oficial de cronometraje debe entregar un informe al Director de Carrera informando los pilotos autorizados para el ingreso a pista antes de la primera salida a pista.

Dentro de sus funciones se encuentra la de informar al Director de Carrera el resultado de cada manga y la clasificación final del día.

El transponder debe ser instalado en la parte trasera de la butaca del piloto. Es responsabilidad del piloto, en caso de no ser propietario del transponder, la devolución en perfecto estado del mismo una vez finalizado el evento. Los resultados de las sesiones de Clasificación, Pre Final y Final, serán publicados en un mural especialmente destinado para ello. Los resultados oficiales serán únicamente los que lleven la firma del Director de Carrera.

Finalmente, debe realizar la devolución de las Licencias Deportivas FEDERACIÓN CHILENA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FADECH) a los pilotos una vez concluido el evento.

6.4 Oficial Técnico (Revisor Técnico)

El oficial técnico es el encargado de la completa revisión mecánica y técnica de los karts, en base a la pauta de revisión correspondiente y al reglamento técnico de cada categoría.

Los reglamentos técnicos y pautas de revisión técnicas deben ser entregados al inicio del campeonato al oficial técnico.

El oficial técnico debe chequear el primer kart de cada manga más un kart al azar o el que el Oficial Técnico determine.

Antes de la salida a pista el Oficial Técnico debe validar que todos los karts y sus pilotos cumplan con sus sistemas de frenos, neumáticos, trocha e indumentaria del piloto en condiciones.

Después de cada manga los karts deben ser pesados y el resultado de esta operación debe ser informado al Director de Carrera.

Si durante el procedimiento de Revisión Técnica se detecta una irregularidad el piloto será sancionado por el Colegio de Comisarios con:

- a) Exclusión de la sesión, si ello se produce durante la sesión de Clasificación y/o Serie, perdiendo los tiempos y puntos obtenidos durante la sesión, pudiendo seguir participando del evento

- b) Descalificación del evento, si ello se produce durante la Pre Final y/o Final, perdiendo la totalidad de los puntos obtenidos y sin poder seguir participando del evento.

Si durante el procedimiento de Revisión Técnica se detecta una irregularidad, el procedimiento sobre la parte o pieza involucrada será:

- a) Toda parte, pieza o componente que sea considerado "fuera de reglamento" será retenida temporalmente por los Comisarios Deportivos.
- b) Los Comisarios Deportivos puede incluso inutilizar una pieza o parte que sea detectada fuera de reglamento, de modo que ella no pueda volver a ser utilizada.
- c) En el caso que las irregularidades encontradas, elementos involucrados pueden requerir pruebas especializadas de alta precisión o desmontar partes, estas quedarán bajo la custodia de los Comisarios Deportivos hasta que los resultados de dichos controles sean conocidos.
- d) En cualquiera de los casos, la pieza o parte deberá ser devuelta a su propietario, dejando constancia por escrito de ello.

El Oficial Técnico tiene un plazo de 72 horas para remitir formalmente un Informe Técnico formal de su trabajo a FEDERACIÓN CHILENA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FADECH) y la ASOCIACIÓN REGIONAL DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO BÍO-BÍO (ARAB), para anexar al informe de carrera correspondiente; sin embargo cualquier anomalía que sea detectada en el proceso de Revisión Técnica, debe ser informada inmediatamente al Director de Carrera y al Colegio de Comisarios antes del cierre del meeting el mismo día de la carrera.

6.5 Asistente de Pre-Grilla

El asistente de pre-grilla es la autoridad encargado de ordenar la salida de los pilotos a la pista en el orden indicado por el Director de Carrera que a su vez fue informado por el Oficial de Cronometraje, su función es velar por el orden de salida y por qué el Oficial Técnico valide los karts antes de entrar a pista.

Es también una autoridad en el evento pudiendo ser consultado por los Comisarios Deportivos para determinar alguna amonestación por conducta antideportiva de un piloto.

6.6 Oficiales de Pista

Los oficiales de pista corresponden al cuerpo de banderilleros en pista los cuales tienen la misión de informar las situaciones de pista a través del código de banderas conforme la Dirección de Carrera lo indica.

Los oficiales de pista son autoridades en el evento, pudiendo ser consultados por los Comisarios Deportivos para determinar alguna amonestación por conducta antideportiva de un piloto.

Los oficiales de pista son los únicos autorizados para otorgar la salida de pits a un piloto, si un piloto pasa por alto esta situación su deber es informar al Director de Carrera.

7. APELACIONES

7.1 Primera instancia (Reclamo)

Cuando un competidor, concurrente y/o equipo no está contento con una decisión tomada por el Colegio de Comisarios, tiene el derecho a presentar en la pista, un reclamo al Director de Carrera, quien se la remitirá al Colegio de Comisarios. El reclamo debe ser:

Por escrito, según formulario de reclamo definido por la organización, con una presentación adecuada y claramente legible. Los reclamos deberán venir firmados por el o los pilotos reclamantes, y en caso de que alguno de ellos tenga menos de 18 años, este deberá ser firmado, además, por su apoderado o

representante junto a una caución de \$50.000 en efectivo o cheque a nombre del Club organizador, las cuales serán devueltas al competidor o su representante **SÓLO SI PROCEDE EL RECLAMO.**

Dentro del horario establecido para un reclamo, máximo 30 minutos luego de la publicación del resultado provisional de la Carrera o sesión.

No se aceptarán reclamos, que incluyan o que emitan juicios de valor, o insultos del reclamante hacia el reclamado, o que indiquen al Tribunal de Disciplina una determinada pena, estos deberán ser objetivos y precisos en el relato de lo sucedido.

Todo reclamo presentado que no tenga fundamento alguno y que el Colegio de Comisarios por lo mismo considere improcedente, será dejado sin efecto.

7.2 Segunda instancia (Apelación)

Si un competidor mantiene su insatisfacción con relación a una decisión del Colegio de Comisarios, tiene el derecho de apelar al Tribunal Nacional de Apelación de FEDERACIÓN CHILENA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FADECH), a través del mail tribunaldeapelaciones@fadech.cl, informando de esta instancia a la ASOCIACIÓN REGIONAL DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO BÍO-BÍO (ARAB), con copia al club organizador CKC, acompañada de su correspondiente caución. Esta apelación no es competencia de los Comisarios Deportivos, sino del Tribunal Nacional de Apelaciones. La intención de Apelación debe ser informada al Colegio de Comisarios.

El Colegio Judicial de FEDERACIÓN CHILENA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FADECH) tiene jurisdicción sobre todos los eventos que se llevan a cabo en Chile.

8. ZONAS DEL CIRCUITO

Paddock: Es el área general en donde se puede circular libremente. Comprende los lugares de preparación de los kart, baños, repuestos, alimentación, etc. En esta zona, **ESTÁ PROHIBIDO DAR ARRANQUE A LOS MOTORES.**

Zona de Abastecimiento: Área designada para recibir los kart una vez que ingresen desde Paddock para participar en cualquier sesión. Esta área está resguardada por un portero que limita la entrada **SÓLO AL PILOTO CON SU MECÁNICO. ESTÁ PERMITIDO HACER MODIFICACIONES AL KART.**

En esta zona, los pilotos reciben su estanque de combustible, y pueden dar arranque al motor hasta un **MÁXIMO DE 5 SEGUNDOS.** También es la zona donde se hace el chequeo de elementos por parte de personal de Producción a través del sistema **EVANET.**

Pre-Grilla: Área designada -luego de pasar por la zona de abastecimiento- para engrillar los karts para su salida a pista. **EN ESTE PUNTO, NO ESTÁ PERMITIDO A LOS MECÁNICOS NI A LOS PILOTOS MANIPULAR TÉCNICAMENTE LOS KARTS.**

Calle de Pits: Calle en donde los karts se detienen para realizar reparaciones. Tiene su ingreso previo a la línea de meta y su salida posterior a ella. Tanto en la entrada como la salida, el kart no puede pisar ni cruzar la línea blanca que la separa de la pista. Para ingresar desde la pista, el piloto del kart debe avisar al piloto que le sucede levantando su mano, sin molestar su trayectoria ni velocidad. La velocidad de ingreso y tránsito **DEBE SER MODERADA.**

Parque Cerrado: Zona que comienza desde la zona de pesaje. Los karts que estén compitiendo en una prueba oficial **DEBEN PASAR POR ZONA DE PARQUE CERRADO DE FORMA OBLIGATORIA LUEGO DE CADA SESIÓN.**

En esta zona sólo puede estar el kart con su piloto y mecánico, y el Revisor Técnico puede solicitar al piloto la revisión de su kart.

9. CÓDIGO DE BANDERAS

Según el reglamento internacional de karting y aplicación particular en Chile, se utilizarán las siguientes banderas de señalización:

Bandera Nacional: También Bandera de Largada, señala la partida de una práctica cronometrada (clasificación) o una carrera. El reemplazo de la bandera se podrá utilizar un semáforo o señal luminosa de color rojo, que al apagarse dé por iniciada la competencia.

Bandera Azul: Se le mostrará a los pilotos para indicarle que debe dar las facilidades para ser sobrepasado. Esta bandera normalmente se aplica cuando el piloto está siendo alcanzado por otros competidores que han completado más vueltas al circuito, aunque es prerrogativa del Director de Carrera decidir su aplicación aun en casos que dos pilotos estén luchando por una posición en la pista, en la medida que un piloto esté notoriamente obstaculizando a quien lo sigue.

Bandera Azul Inmóvil: Se le muestra a un piloto cuando está siendo alcanzado. Prepararse para ser próximamente sobrepasado y cuidar que la maniobra se complete sin riesgo.

Bandera Azul Agitada: Ya fue alcanzado y debe dar paso al piloto tras suyo en forma inmediata. Para ello debe desacelerar (no en forma brusca), mantener una trayectoria predecible, sin cambios bruscos e indicar con la mano el costado por donde espera ser sobrepasado.

Bandera Amarilla Agitada o inmóvil significa que hay una situación de riesgo en la pista. Se entra en régimen de Bandera Amarilla o Precaución. Su aplicación

queda a criterio de las autoridades de la prueba, oficiales de pista o banderilleros y en ningún caso a consideración o interpretación de los pilotos. En zona de Bandera Amarilla, los pilotos deben disminuir la velocidad, levantar la mano para advertir a los pilotos que lo siguen, y mantener su posición. La carrera queda neutralizada hasta el siguiente puesto de banderillero donde exista una bandera verde, siendo prohibidos los adelantamientos en el sector donde exista bandera amarilla. Quienes, por situaciones propias de la carrera o para mantener control de su kart, deban realizar un adelantamiento en régimen de Bandera Amarilla, deberán devolver la posición de forma inmediata. Si no lo hace, el piloto infractor será sancionado. Durante un régimen de Bandera Amarilla está estrictamente prohibido efectuar maniobras de calentamiento de neumáticos como cambio bruscos de trayectoria o zigzag. El régimen de precaución NO se suspende cuando dejan de exhibirse las banderas amarillas, si no que EXCLUSIVAMENTE cuando esto se indica con una Bandera Verde. El término preciso del régimen de precaución se decreta al cruzar una línea de Bandera Verde, esto es, la proyección de una línea perpendicular a la pista desde la posición en la que se exhibe la Bandera. La validez de la Bandera Verde y Amarilla NO aplica desde el campo visual de la misma.

Si por alguna circunstancia especial es necesario neutralizar todo el circuito bajo régimen de Bandera Amarilla, cada puesto de banderillero mostrará un cartelamarillo con la palabra "SLOW". Los pilotos deberán disminuir la velocidad hasta que el grupo quede compacto en una sola fila. La bandera verde que de re inicio a la carrera será mostrada en la línea de meta. En régimen de Bandera Amarilla, los pilotos deberán estar siempre atentos a una posible suspensión de la carrera.

Bandera Verde: Indica fin de la alerta, todo normal a partir de la línea de su aplicación (línea perpendicular a la pista desde la posición de la bandera). Es obligatoria su colocación después de una Bandera Amarilla, para dar por terminado el régimen de precaución. Puede ser usada también para señalar el inicio de las sesiones de entrenamiento, clasificación y carrera en el sector de

Pre Grilla.

Bandera Negra con Circulo Naranja: Advierte al piloto de un desperfecto problema técnico en su kart detectado por las autoridades de la prueba. Debe detenerse en la zona de Pits a la vuelta siguiente. El piloto podrá continuar luego de reparar. Esta bandera puede mostrarse en cualquier momento de la competencia, desde el inicio de las vueltas de formación hasta el término de una carrera. **Si es mostrada en dos ocasiones y el kart no se detiene en calle de pits, el Director de Carrera puede aplicar Bandera Negra.**

Bandera Blanca: Indica presencia de vehículo de seguridad en pista.

Bandera Amarilla con Franjas Rojas: Advierte acerca de un deterioro importante de la adherencia en el sector, como puede ser la presencia de aceite, pozas de agua o lluvia. Esta bandera será colocada hasta que la adherencia se normalice.

Bandera con Triangulo Negro y Blanco en Diagonal (Bandera de Advertencia): Es una señal de Advertencia. Indica que se le ha aplicado una advertencia disciplinaria al Piloto que la recibe por conducción antideportiva o antirreglamentaria. En caso de reincidencia dentro de una misma sesión, en vez de una segunda Bandera de Advertencia, el Director de Carrera por orden de los Comisarios deberá aplicar Bandera Negra por desclasificación.

Bandera Negra: Presentada inmóvil, esta bandera indica al Piloto sancionado que debe ingresar a Calle de Pits o lugar designado en el R.P.P. En caso que el Piloto haga caso omiso a esta seña, no se podrá mostrar más de cuatro veces consecutivas. La decisión de mostrar esta bandera recae exclusivamente en los Comisarios Deportivos, quienes a su vez deben informar inmediatamente al equipo involucrado la decisión.

El Director de Carrera deberá informar al piloto afectado, al término de la sesión,

las razones de la aplicación de la Bandera Negra y si existe una sanción aplicada por los Comisarios Deportivos. Del mismo modo, el Director de Carrera deberá informar claramente en su informe, las causas de la aplicación de una Bandera Negra..

Bandera Roja: Uso exclusivo del Director de Carrera, para detener completamente la carrera. Los karts deberán reducir significativamente el ritmo y los pilotos levantar una mano como señal de advertencia para el resto de los pilotos, debiendo respetar sus respectivas posiciones y detenerse en fila india antes de la línea de largada o donde el Director de Carrera lo indique. Por ningún motivo deberán dirigirse al sector de pits, salvo que lo autorice el Director de Carrera. La relargada se dará en la línea de meta con Bandera Verda luego de dar una (o más) vuelta(s) de posicionamiento en "fila india". **No se permitirán adelantos previo a la línea de meta.**

Bandera a Cuadros Blanca y Negra: Fin de la sesión en la pista, entrenamiento, clasificación o término de la carrera.

10. CODIGO DE CONDUCTA

10.1 Cuando un piloto logra poner las ruedas delanteras de su kart en línea con el asiento del piloto de otro kart, este último debe considerarse "alcanzado" y debe dar las facilidades para ser sobrepasado. Lo anterior es especialmente válido cuando el piloto que viene "alcanzando" se encuentra por el lado de la "cuerda" (el lado hacia donde gira la próxima curva que deban enfrentar).

10.2 Sólo están permitidos dos cambios de trayectoria en cada recta y que sobrepasen el ancho de un kart. Ya un tercer cambio de trayectoria será interpretado como "barrido de pista", lo que está expresamente prohibido, independiente de la distancia que se encuentre el kart que le sigue.

10.3 Si un piloto, tras chocar, hacer contacto o empujar por atrás al kart que

lo antecede, logra desacomodar a su contrincante y sobrepasarlo, deberá devolverle el lugar logrado con dicha maniobra.

10.4 El manejo peligroso y/o antideportivo está prohibido.

10.5 Los Comisarios Deportivos pueden excluir y/o descalificar de una prueba (entrenamiento, clasificación, carrera) a aquel piloto cuya conducción, aun en forma involuntaria y sin rasgos de actitudes antideportivas, ponga en riesgo su seguridad en la pista o la de los demás participantes. Lo mismo será válido para aquellos pilotos que evidencien seria falta de control del vehículo (tales como fueros de pistas reiteradas o ritmo de rodaje muy inferior al del resto de los competidores)

10.6 Si un piloto se ve obligado a detenerse, el kart deberá ser retirado de la pista lo más rápidamente posible, de manera que su presencia no constituya peligro

o problemas para el normal desarrollo de la carrera. Si el piloto no es capaz de mover por sí mismo el auto de una posición potencialmente peligrosa, podrá ser ayudado por otros pilotos o personal de la organización autorizado para hacerlo.

10.7 Aparte del piloto mismo, de otros pilotos participantes de la categoría en competencia u oficiales de pista competentes, nadie está autorizado a tocar un kart detenido en la pista, bajo la pena de su exclusión de la carrera. Con excepción de aquellas categorías que se autoricen por reglamento particular la asistencia en pista (categorías Micro y Mini Max)

10.8 Si por cualquier motivo un piloto se ve obligado a apartarse del trazado de la pista determinado para una carrera, podrá reintegrarse a la competencia volviendo al circuito por el lugar más cercano al de su salida que le sea posible y asegurándose que la maniobra completa no le haya reportado una ventaja respecto de los demás competidores. Esto significa que:

10.8.1 No haya ahorrado tiempo respecto del trayecto normal que debiera haber efectuado dentro del trazado de la competencia.

10.8.2 Deberá devolver el o los lugares que haya ganado a los pilotos que pudo haber sobrepasado con la maniobra.

10.9 El respeto al trazado de la pista debe mantenerse aún después de finalizada la carrera.

10.10 Los Reclamos Técnicos pueden ser presentados por un piloto en contra de otro piloto, concurrente o adjunto, por supuestas faltas de estos. Estos reclamos deberán ser dirigidos al Director de Carrera, (el cual derivará al Colegio de Comisarios Deportivos), por escrito, con una presentación adecuada y claramente legible. Los reclamos deberán ser firmados por el o los pilotos reclamantes, y en caso de que el piloto tenga menos de 18 años, este deberá ser firmado, además, por su apoderado o representante (concurrente). El plazo máximo para la presentación de un Reclamo Técnico es inmediatamente terminada la clasificación o carrera, y antes de que se haya autorizado a los pilotos a retirar los kart de la zona de parque cerrado. El reclamo técnico deberá indicar al menos los nombres del o los Pilotos involucrados y sus números de Kart, además debe indicar el motivo de la solicitud de revisión. El monto de la caución por un Reclamo Técnico deberá estar definido en el Reglamento Particular, el cual quedará como depósito en garantía para cubrir los gastos de la revisión en caso que el reclamo resultara improcedente. Si el reclamo cumple con todos los requerimientos anteriores, el Director de Carrera procederá a aceptar su trámite y a retener para su revisión el material reclamado. El Revisor Técnico tendrá que emitir su dictamen en la pista, el que debe informar formalmente al Director de Carrera, adjuntando copia del reclamo original, de modo que sea incluido en el Informe del Director de Carrera. En casos calificados, en que la dificultad de la revisión lo amerite, podrá solicitar por escrito una extensión de dicho plazo.

10.11 Podrán ser objeto de penalizaciones y/o multas todas las infracciones al presente código y a sus anexos, a los reglamentos nacionales y a sus anexos, y a los reglamentos particulares, cometidas por los organizadores, oficiales, pilotos, otros licenciados o cualquier otra persona u organización asistente.

10.12 El piloto será responsable de las conductas y/o de las omisiones de toda persona y concurrente que participe o realice una prestación por su cuenta en relación con una prueba o un campeonato. Esta disposición atañe principalmente a sus responsables directos o indirectos(concurrente), conductores, mecánicos, consultores o prestadores, o a sus acompañantes, así como también a toda persona autorizada por el piloto a acceder a los espacios reservados. Además, cada uno de estas personas será igualmente responsable de toda infracción al presente reglamento. El piloto suministrará al Club organizador, para registro, la lista completa de las personas que participen o brinden algún servicio por su cuenta relacionado con una prueba o un campeonato.

10.13 Cualquier piloto que pueda participar en peleas o disturbios en la pista puede ser suspendido y además con prohibición de acceso por un máximo de 90 días. En casos de reincidencia, la suspensión podrá ser hasta por un máximo de seis (6) meses.

10.14 El piloto que sea sancionado con una descalificación del evento en una categoría en particular, también será impedido de seguir participando en otras categorías en las que pueda estar inscrito en el mismo evento, sin derecho a la devolución de la inscripción. Para efectos de puntuación, se tendrán en cuenta los resultados obtenidos en la categoría donde no fue sancionado hasta antes de que se haya aplicado la sanción.

10.15 El preparador responsable del kart de un piloto sobre el cual sea detectada una falta al Reglamento Técnico y que a criterio de los Comisarios y/o autoridades y/o organización pueda ser entendido "que lo hizo de mala fe", puede ser sancionado con la exclusión del Campeonato, no permitiendo la

participación del preparador por el resto de la temporada.

10.16 Se debe considerar que la competencia comienza con el primer entrenamiento indicado en el respectivo reglamento particular y termina una hora después de finalizada la última competencia o premiación, según sea la actividad que termine el programa del día. Entre ambos momentos, los competidores están sujetos a la aplicación del presente reglamento y código de multas, sin perjuicio de la validez de las mismas y del total del presente reglamento.

10.17 No se permitirá la inscripción, a campeonatos ni carreras, de pilotos que tengan multas pendientes, con excepción de aquellas que se deriven de sanciones cuya apelación se encuentre en proceso, según los plazos definidos para ello.

10.18 Si las multas se originan en la finalización de un Campeonato, quien no las pague antes de finalizar el año calendario, no podrá recibir los trofeos o premios que le correspondan por el Campeonato finalizado.

10.19 El piloto que realice pagos al Club con cheque sin provisión de fondos, orden de no pago o que intente detener el pago de la misma, o bien que tengan deudas acumuladas por multas y/o inscripciones, no se le permitirá su inscripción a las fechas hasta que regularice su situación.

10.20 Las multas son acumulativas.

10.21 Aquellas faltas que no tienen una sanción específicamente determinada, recibirán una multa evaluada por el Colegio de Comisarios.

10.22 Las definiciones de multas se aplicarán al piloto infractor o al que esté positivamente relacionado con el infractor (si éste último es su concurrente, mecánico, ayudante, simpatizante, acompañante, preparador, familiar, etc.)

10.23 Si el problema de pérdida de alguno de los elementos obligatorios del kart, fuera durante el desarrollo de la última vuelta de carrera, la bandera de taller no se mostrará, solo se deberá realizar el pesaje del kart involucrado sin el elemento faltante.

10.24 Todos los pilotos que participen en una competencia tienen la obligación de asistir a la ceremonia de premiación que se realiza al finalizar cada jornada.

10.25 El Director de Carrera en conjunto con los Comisarios podrá determinar, ante casos justificados, la suspensión de la carrera (bandera roja) en forma temporal o definitiva.

10.26 Si la carrera es suspendida en forma definitiva, se considerará su término oficial en la vuelta previa al momento de la aplicación de la bandera roja. Se asignarán los puntajes según se indica en el punto antes mencionado.

10.27 Si la decisión es la de continuar la carrera tras la suspensión, la re-largada se efectuará con procedimientos idénticos al original, en este caso, la grilla se formará según las posiciones de carrera registradas hasta la vuelta previa al momento de la aplicación de la bandera roja, debiendo retomar la competencia en fila india.

10.28 Los pilotos que hubieran abandonado se podrán integrar en la nueva largada, manteniendo el número de vueltas que hubieran alcanzado a girar hasta el momento de la suspensión.

10.29 La carrera se termina cuando el primer piloto, habiendo cumplido el número de vueltas fijado para la competencia, cruza la línea de meta. La meta será fijada con una línea claramente demarcada en la pista. El lugar de la meta puede no ser el mismo de la partida.

10.30 El término de la carrera será avisado a los pilotos por medio de una señal previamente informada a los pilotos, pudiendo ser bajada de bandera, semáforo u otras señales luminosas o visuales.

10.31 Todos los participantes deben fomentar y asumir la responsabilidad de sus acciones y de quienes los representan (concurrentes, mecánicos, familiares, acompañantes, etc).

10.32 Todos los pilotos deben estar en la pre-grilla diez (10) minutos antes del comienzo de la sesión correspondiente, el piloto que no se presente a la pre-grilla, será sancionado largando en último lugar.

10.33 El Revisor Técnico puede realizar cualquier tipo de revisión a los karts durante una fecha oficial.

10.34 La formación de salida debe ser en orden uno al lado del otro, los autos de la segunda línea hacia atrás deben estar alineados tras el kart que los antecede, formando una fila perfecta, siendo el primero el que lleva el pelotón, hasta la señal de largada.

Al darse la señal de salida, se entiende como régimen de carrera, sin embargo, se considera que la carrera ha comenzado cuando el primero haya traspasado la línea de salida, esto indica que el segundo NO puede traspasar la línea de meta antes del primero

10.35 Una vez que se da la orden de salida para las vueltas previas los preparadores y ayudantes deben salir inmediatamente de la zona de pre grilla.

11. PROCEDIMIENTO DE LARGADA

11.1 Conceptos

Línea de meta: Línea que marca el cronometraje de la sesión. Durante la largada, es la línea que valida el inicio de una competencia.

Línea roja: Esta línea se ubica normalmente 200 metros antes de la línea de meta. A este punto, el pelotón comandado por los punteros debe estar totalmente compacto y a velocidad reducida. **SI UN KART QUEDARA REZAGADO EN LA VUELTA PREVIA, PUEDE RECUPERAR SU POSICIÓN EN LA GRILLA SÓLO HASTA ESTE PUNTO.**

Línea amarilla de aceleración: Esta línea se ubica entre 25 y 50 metros antes de la línea de meta. Se considera como un punto de referencia en donde el Director de Carrera **PUEDE DAR LA LARGADA.**

Carriles de Aceleración: Delimitan la posición en la cual los kart deben alinearse en fila al momento de dar la largada. Son de color blanco.

El procedimiento de largada para cada carrera o serie se registrá por **PARTIDA EN MOVIMIENTO**. Los karts entrarán al circuito desde Pre-Grilla y Calle de Pits a la **VUELTA DE POSICIONAMIENTO**. En vuelta de posicionamiento, los punteros deben disminuir la velocidad y ya en la línea roja debe venir el grupo compacto y a velocidad reducida. Dicha alineación debe mantenerse hasta que se dé la largada.

El Director de Carrera puede decidir si da la largada una vez que considere que el grupo viene ordenado y a baja velocidad. Entrando en la recta de aceleración, los karts deben colocarse por dentro de los carriles de aceleración. Cuando los karts punteros se encuentren **PRÓXIMOS A LA LÍNEA AMARILLA DE ACELERACIÓN**, el Director puede dar la largada. **LOS PILOTOS SÓLO PUEDEN ACELERAR CUANDO SE LES DA LA ORDEN DE LARGADA (CON BANDERA O SEMÁFORO), Y NO ANTES.**

Largada Falsa: Si el Director de Carrera considera que el grupo no viene

ordenado, o por cualquier otra razón, puede anular la largada. En este caso, el grupo da otra vuelta bajo el mismo procedimiento. Los pilotos que se encuentren esperando en la salida de la calle de pits pueden ingresar luego de una largada falsa y ubicarse en su posición hasta antes de la línea roja.

Largadas desde Pits: Si un piloto tiene algún problema que le impide salir a tiempo a la vuelta de posicionamiento, pero alcanza a solucionar dicho problema y sale a pista antes que cierren la salida de calle de pits, puede volver a posicionarse dentro del pelotón hasta antes de la línea roja. En caso que el piloto no alcance a entrar a pista, deberá esperar a la salida de la calle de pits bajo la orden del banderillero ubicado en ese lugar. En caso de largada falsa, el piloto luego puede reintegrarse al pelotón en la posición que le corresponda. De haber largada, el piloto debe esperar a que pasen todos los pilotos así como la orden del banderillero, luego puede ingresar a la carrera.

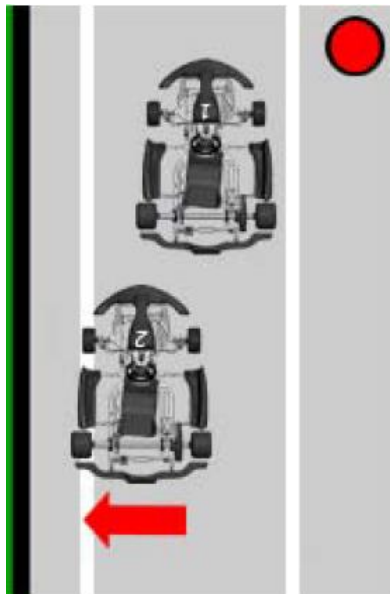
Si un piloto sufre una avería durante la vuelta de posicionamiento y decide entrar a calle de pits, puede reintegrarse a la carrera ubicándose a la salida de la calle de pits, siguiendo los mismos pasos indicados anteriormente.

11.2 Sanciones en Largadas

Cruce de Carriles:

Durante la vuelta de posicionamiento, justo antes que se dé la largada, los karts deben venir completamente dentro de los carriles como el Kart N° 1 de la siguiente ilustración:



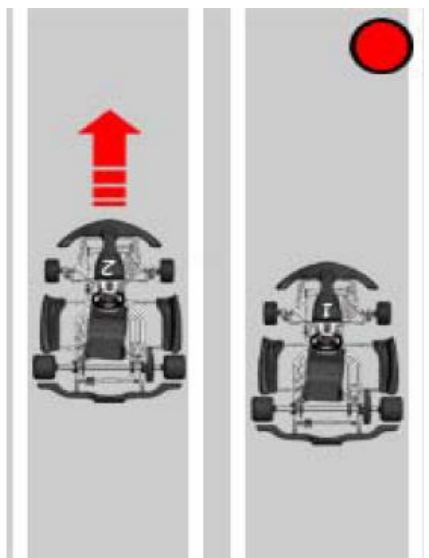


Existen dos penalizaciones respecto al cruce de carriles (la línea blanca es considerada como carril, la rueda debe cruzarla por completo para que exista sanción):

1. El kart cruza con dos ruedas la línea del carril: Sanción de 3 segundos
 2. El kart cruza completamente la línea del carril: Sanción de 10 segundos
- Una vez que se da la largada, los karts pueden cruzarse libremente por los carriles.

Adelantamiento en la largada:

En el tramo final de la vuelta de posicionamiento y hasta que se dé la largada mediante bandera o semáforo, el kart que larga en segunda posición (kart nº 2) nunca debe estar delante del kart que larga primero (kart nº1), como se muestra en la sgte. Ilustración



De darse esta situación, los Comisarios pueden aplicar una sanción de 10 segundos al tiempo total de la competencia. **LA SANCIÓN PUEDE APLICARSE AÚN CUANDO HAYA LARGADA FALSA**

12. ESCALA DE PENALIZACIONES

Se define la siguiente escala de tipificación de penalizaciones, en orden ascendente de severidad:

- Amonestación (A): Carta de amonestación o Amonestación Verbal
- Multa en dinero (M): desde \$5.000 a \$300.000 a criterio del Colegio de Comisarios
- Penalizaciones de tiempo (P): desde 5 a 60 segundos dependiendo la falta conforme criterio del Colegio de Comisarios.
- Penalización en Puestos en la Grilla (G): desde tres (3) puestos en la grilla al último lugar de la grilla, dependiendo la falta conforme el criterio del

VISADO

FECHA 03 DE MAYO 2021



Colegio de Comisarios.

- Descalificación (D): de la sesión o la fecha conforme el criterio del Colegio de Comisarios.
- Exclusión (E): de una (1) fecha a la totalidad del campeonato conforme el criterio del Colegio de Comisarios.
- Suspensión (S): de 30 (treinta) a 90 (noventa) días conforme el criterio del Colegio de Comisarios. En forma adicional el Colegio de Comisarios podrá solicitar a FEDERACIÓN CHILENA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FADECH) el bloqueo de la licencia deportiva.

13. **SANCIONES/PENALIZACIONES**

Incidente	Sanción Tipo
No utiliza indumentaria reglamentaria para uso de la pista en fecha oficial o entrenamientos libres	E/M
No utilizar el trazado del circuito definido	E
No usar numeración como mínimo en cuatro lugares (Babero delantero, parachoques trasero y en ambos pontones laterales o numeración defectuosa)	E
Está absolutamente prohibido el consumo de todo tipo de Bebidas alcohólicas o psicotrópicos en competencias oficiales, valido para pilotos o quienes los acompañen (preparadores, familiares o amigos) o público en general	D/M/S
No asistencia al meeting de pilotos	G

Reglamento Deportivo
ROTAX MAX CHALLENGE CHILE 2021



Ante una falla del kart el piloto debe poner el kart en un lugar seguro y debe mantenerse junto al kart hasta finalizada la sesión.	A/M/G
Si un piloto vuelve a pista luego de una descalificación	E/S
Descalificar verbal o físicamente a un oficial del evento	A/M/D/E
Ingreso no autorizado a la pista de pilotos, concurrentes, preparadores, amigos o público en	A/M/D/E
Utilizar otra zona distinta a los pits para realizar reparaciones	D/A/M
No realizar pesaje o revisión técnica	A/M/D
No presentarse en pregrilla en el momento que se le indique	G
Recibir asistencia en pista sin autorización	A/M/E/S/D
Antes de proceder a la largada, está prohibido adelantar, zigzaguear o realizar maniobras que puedan poner en riesgo a otros pilotos o el normal desarrollo de la competencia	A/G/P
Si un piloto se detiene por cualquier razón en la vuelta de formación, o su kart no arranca junto al resto, no podrá volver a circular hasta que todo el pelotón lo haya superado. Entonces podrá ubicarse detrás de la formación, y en caso que intentara hacerse un pasaje a través del pelotón y recuperar su posición, podrá intentar volver a retomar su lugar, siempre y cuando lo haga antes de la línea roja y sin que perturbe el rodar de otros pilotos	G/P
Si un piloto comete una falta que perjudique a otro piloto en las vueltas previas a la largada	G/P/D

VISADO

FECHA 03 DE MAYO 2021



Reglamento Deportivo
ROTAX MAX CHALLENGE CHILE 2021



Acelerar antes de visualizar la bandera que indica el comienzo de Carrera	G/P
Producir repetidas largadas falsas	G/P
Si un piloto se sale de la pista y vuelve a ella con el kart en movimiento, y estorba al resto de los competidores	P
En la zona de revisión técnica el piloto no puede recibir asistencia de otras personas	D
Asistir a la ceremonia de premiación no vestidos apropiadamente con su implementación deportiva (buzo completo puesto)	A/M
Hacer abandono del podio en forma irrespetuosa con gestos reprobatorios o faltos de respeto, de parte del piloto o sus adjuntos	A/M/S
No asistir al podio sin autorización del Director de Carrera	A/M/S
No dar peso mínimo de la categoría	D
Negarse a ser revisado técnicamente durante un evento oficial	E
No respetar bandera Azul o reiteración	P/D
No respetar bandera Amarilla o reiteración	P/D
No respetar bandera de taller	D
No respetar bandera negra	E/D/S
Dirigirse a la zona de pits con bandera roja sin autorización del Director de Carrera	A/M/D

VISADO

FECHA 03 DE MAYO 2021



Reglamento Deportivo
ROTAX MAX CHALLENGE CHILE 2021



Realizar más de dos cambios de trayectoria para evitar sobrepaso	G/P
Chocar o desacomodar a un rival y sobrepasarlo sin devolverle la posición	G/P/D
Manejo peligroso o antideportivo	G/P/D
Las manos de los pilotos deben permanecer en el volante. Las señas a otros competidores y/o Autoridades de la prueba	A/M
Realizar maniobras en beneficio de otro piloto	M/D/E
Realizar acusaciones o comentarios sin sustento responsable y deportivo	A/M/S
El piloto de un Kart que abandone la pista y no señale su intención a tiempo (levantando una mano en forma visible y por sobre la altura del casco)	A/G/P
Agredir de palabra (insultos, garabatos, gestos, etc.) a otro piloto, autoridades de la prueba o dirigentes de Clubes o asociación, miembros de otro equipo o del propio	A/M/E/S
Intentar agredir o agredir físicamente o de hecho a otro piloto, autoridades de la prueba o dirigentes de Clubes o asociación, miembros de otro equipo o del propio	A/M/E/S
Realizar a través de medios masivos de comunicación (prensa, radio o televisión), declaraciones lesivas a otro competidor, autoridades de la prueba o dirigentes	A/M/S
Denostar públicamente a pilotos, autoridades del karting, Clubes, Asociación, Federación en redes sociales de internet	A/M/E/D/S

VISADO

FECHA 03 DE MAYO 2021



Reglamento Deportivo
ROTAX MAX CHALLENGE CHILE 2021



Carencia o uso fraudulento de la Licencia	M/E/S
Entrenar o participar en las fechas prohibidas por FEDERACIÓN CHILENA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FADECH)	M/D
No conservar los aparatos oficiales de cronometraje	M
No seguir las instrucciones de los oficiales	P/M/D
No ceder el paso ante bandera azul	P/E
No pasar las verificaciones administrativas	M/E
No pasar las verificaciones técnicas previas	M/E
Infracciones al procedimiento de marcaje	P/M/D
Infracciones de carácter técnico	M/D/S/E
Montaje de neumáticos distintos de los oficiales verificados.	M/D/S/E
No informar oficialmente al Director de Carrera de no poder tomar la salida.	G
Superar la velocidad de aproximación hacia la línea de salida.	G/P
Cambiar de línea antes de la salida.	P
Si el kart que va segundo acelera antes que el primero en largada	P
Provocar una falsa salida (adelantar o retrasar la salida)	P

VISADO

FECHA **03 DE MAYO 2021**



No circular a velocidad moderada durante el procedimiento de formación de salida y en calle de	G/P
Adelantar en bandera roja	P/D
No facilitar la verificación	M/D
Infracción al procedimiento de manejo de combustible	M/D/E/S
Utilizar un combustible distinto al oficial	M/D/E/S

14. PRESENTACIÓN PERSONAL Y DE SEGURIDAD.

14.1. La vestimenta deberá ser homologada en lo que a buzos y cascos se refiere y la totalidad del equipamiento debe estar en perfectas condiciones, con buen aspecto de limpieza y sin ningún tipo de daños. Se recomienda el uso de cuellera o protector cervical y el uso de cotillera; ambos equipos son obligatorios para la categoría Micro Max y Mini Max. Está absolutamente prohibido a los pilotos el quitarse el casco cuando se encuentren en pista, incluso cuando hayan abandonado la sesión, en cuyo caso sólo pueden quitarse el casco, una vez que hayan llegado al sector de pesaje o pits. El incumplimiento de esta normativa puede ser sancionado con Amonestación, Multa o penalización por los Comisarios Deportivos

14.2. Todos los pilotos deberán utilizar las prendas indicadas en el presente reglamento. Lo anterior es válido en toda ocasión en que los pilotos se encuentren en la pista, vale decir, entrenamientos libres, entrenamientos controlados, tandas de clasificación y carreras. La reglamentación no es privativa de competencias oficiales, si no que en todo momento que se encuentren en pista.

14.3. Para mayor precisión, el piloto de Karting debe llevar puesto:

- Un casco con una eficiente e irrompible protección para los ojos (mica) con homologación mínima ECE 22.05 / SNELL.
- Un par de guantes que recubran las manos completamente.
- Buzo Homologado vigente, máximo 2 años de vencida la homologación.
- Zapatillas homologadas
- El uso de Cuello de seguridad es obligatorio en las categorías Micro y Mini Max, y recomendado para todas las categorías.

15. **NUMERACIÓN.**

- Los números deberán medir a lo menos 15cms de alto y 12 cms de ancho.
- El color de los números debe ser Negro sobre fondo Amarillo.

Cualquier modificación de este reglamento será introducida a través del documento publicado por ROTAX CHILE. La validez de estos reglamentos tendrá efecto inmediato a partir de la fecha especificada en el mismo.

Todo lo que no esté expresamente autorizado en el presente reglamento o sus posibles anexos, está totalmente prohibido.



VERSIÓN 1.5
Edición del 06 de Abril 2021

ROTAX.

#MOJO®

XPS



© 2021 Rotax Chile. Todos los derechos reservados

Avenida Vitacura 7739 - Vitacura - Chile
www.rotaxchile.cl | contacto@rotaxchile.cl