



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

PAKO

REGLAMENTO DEPORTIVO

CAMPEONATO DE PILOTOS 2021

PROLOGO:

El siguiente Reglamento Deportivo rige para la categoría STANDARD, 110CC 4T, 150CC 4T, 250CC 4T, SUPER "A", MECANICA NACIONAL "A", "B", "C", PROMOCIONAL, "LIGHT", "KF +40" Y SUPER PAKO.

Art. 1 FISCALIZACIÓN:

El campeonato Zonal de pilotos año 2021 correspondiente a PAKO será fiscalizado por la Federación Metropolitana (FRAD).

Art. 2 VIGENCIA:

El presente Reglamento entra en vigencia el 1º de Enero de 2021 hasta el 31 Diciembre de 2021.

Art. 3 REGLAMENTACIONES:

Serán de aplicación todas las reglamentaciones y regulaciones dictadas por el C.N.K, ente fiscalizador (E.F.), los contenidos en el R.D.A, los aquí detallados y los que se legislen en el futuro-

Art. 4 OBLIGACIONES DEL ORGANIZADOR:

El organizador de competencias para el campeonato zonal de PAKO, debe cumplimentar los siguientes requisitos mínimos básicos:

Ser un Club afiliado a la Federación Metropolitana de la C.D.A del A.C.A.

Presentar con una anticipación mínima de quince (15) días el Reglamento Particular de la Prueba y el organigrama del evento.

Manual de seguridad para ser aprobados por la Federación Metropolitana al comienzo del calendario anual.

El manual de seguridad se presentará detallando los servicios de seguridad, equipos de banderilleros y bomberos que actuarán, acompañando de un plano del escenario con la ubicación y cantidad de los mismos.

Con cinco (5) días de anticipación deberán remitir póliza y comprobante de pago a la Federación Metropolitana del seguro de responsabilidad civil para espectadores del espectáculo.

El incumplimiento de los requisitos enumerados en tiempo y forma implicará la no autorización de la competencia por parte de la Federación Metropolitana.

Art. 5 AUTORIDADES DEPORTIVAS:

Durante todo el transcurso del Campeonato los oficiales deportivos, que actuarán en cada una de las competencias serán:

DESIGNADAS POR EL ORGANIZADOR

- Director de la prueba y Adjunto
- Comisario de boxes y Adjunto

- Comisario de Pista
- Jefe de Seguridad
- Jefe de Servicio Médico
- Banderilleros
- Cronometraje

DESIGNADOS POR LA FEDERACIÓN “METROPOLITANA”

- Comisarios Deportivos
- Comisarios Técnicos
- Administrativos

Todas las autoridades deportivas actuaran en cumplimiento de los derechos y deberes establecidos en el capítulo “X” y concordantes del R.D.A. y lo determinado en el reglamento de campeonato y el correspondiente R.P.P.-

Art. 6 COBERTURA MÉDICA:

Todos los Pilotos en el momento de la Verificación Previa a la carrera deberán poseer obligatoriamente cobertura médica para el caso de accidentes en competencias Automovilísticas. Solamente serán aceptados los sistemas de medicina prepaga si son presentados con un certificado (con firmas certificadas por escribano público) de cobertura especial para competencias automovilísticas emitida por el prestatario, que diga expresamente que cubre las **“competencias automovilísticas disciplina deportiva de alto riesgo”**.

Quien no disponga de cobertura médica acreditando su vigencia no podrá participar en la competencia.

Art. 7 CANTIDAD DE CARRERAS:

El campeonato 2021 de la PAKO constará de 10 competencias puntuables para cada clase.

Art. 8 ELEMENTOS DE SEGURIDAD:

Los pilotos deberán poseer en todas las competencias de la categoría. Tanto en entrenamientos oficiales como en clasificaciones, series, semifinales y finales: Buzo, Casco enterizo, Guantes, botitas. Homologados CIK-FIA o Autorizados por la CNK.

"En todas las clases el uso de la cuellera es "OPCIONAL".

La trompa plástica del auto y los pontones plásticos son considerados un elemento de seguridad indispensable.

Para salir a pista deberá poseer la pulsera de la A.V.V, tanto en entrenamientos como en carrera. El Comisario Técnico informará al Comisario Deportivo si algunos de los elementos de seguridad del Kart o del Piloto no los cree apto para la competición.

El Comisario Deportivo tendrá el derecho de excluir y/o indicar su ingreso a boxes para su colocación a quien no cuente con algunos de estos elementos de seguridad o directamente no dejarlo largar la competencia.

Art. 9 NUMERACION Y EDADES:

Los Kart deberán poseer 4 números, 1 en la “corbata” del mismo, 1 en cada pontón y uno trasero. El tamaño deberá ser el pedido en el Reglamento. No se admitirán números “artísticos”.

Si alguno de los karts tiene uno de los 4 números faltantes, no se hará responsable al cronometraje por errores en las vueltas o en los tiempos de clasificación de ese kart.

Es obligatorio que el nombre; apellido y grupo sanguíneo figuren en cada uno de los pontones.

Las clases deberán respetar los siguientes colores en la numeración:

Entre paréntesis, las edades en las clases donde se utilizan

Promocional (7 a 12) Fondo Blanco Nros. Azul

Mecánica Nacional “C” (11 a 15) Fondo Negro Nros. Blancos



Mecánica Nacional “A” (15 a 23 **años más 364 días) Fondo Negro Nros. Amarillos**



Mecánica Nacional “Light” (más de 24) Fondo Amarillo Nros. Rojos



***Pilotos de 19 años o más que no registren experiencias anteriores**, o que por peso o alguna otra razón evaluada por la categoría, la misma lo considere apto para esta clase

Mecánica Nacional KF +40 (43 o más) Fondo Rojos Nros. Blancos



***Pilotos de 42 años cumplidos**, que por peso o alguna otra razón evaluada por la categoría, la misma lo considere apto para esta clase

Mecánica Nacional B (13 a 16 años y 364 días (Mujeres +3 años) Fondo Blanco Nros. Rojo



Super A: (13 en adelante) Fondo Amarillo Nros. Negro



Super PAKO: (15 en adelante) Fondo Azul Nros. Blanco



150 4T: (13 en adelante) Numero Negro fondo Blanco **99**

150 4T MASTER: mayores de 50 años y/o que pesen 185 kgs **99** “M”

110 4T: (13 en adelante) Numero Rojo fondo Blanco **99**

250 4T: (13 en adelante) Numero Verde fondo Blanco

En la clase Light se podrá optar integrar pilotos que debuten en la categoría o que el peso les impida correr en la Mec. Nac. “A”.

Los números a los pilotos que no estén “Rankeados” serán otorgados por la P.A.K.O. DEL A.M.C.L., en forma correlativa y en el momento que el piloto formaliza su inscripción como socio de la subcomisión de Karting P.A.K.O. DEL A.M.C.L. Los pilotos ranqueados deberán utilizar “Obligatoriamente” el número que les corresponde.

En la clase 150 4T en caso de que el numero de pilotos lo permitiere se podrá desdobljar en 150 4T y 150 4T Master

Art. 10 PUNTAJE:

Para que la competencia tenga puntaje deberán presentarse en línea de largada por lo menos 6 (seis) kart en cada clase. Salvo en las clases escuelas, en donde con 5 kart en línea de largada la competencia tendrá puntos para el campeonato.

Presentismo: 1 Punto. (Solo si cumplió con los trámites administrativos como mínimo).

Los puntos serán otorgados de la siguiente manera:

Clasificación:

② 1º Puesto 1 (uno) punto

Súper Clasificación:

- ☒ 1º Puesto 5 (cinco) puntos
- ☒ 2º Puesto 3 (tres) puntos
- ☒ 3º Puesto 2 (dos) puntos
- ☒ 4º Puesto 1 (uno) punto
- ☒ 5º Puesto 0.5 (cero coma cinco) puntos

Las **series** otorgaran los siguientes puntajes.

- 1º Puesto 2 (DOS) puntos
- 2º Puesto 1 (UNO) puntos
- 3º Puesto 0.50 (CERO ,CINCUENTA) puntos

La **final** principal (la ordenada por la clasificación) otorgara el siguiente puntaje:

Deberá tener el 75 % de las vueltas cumplidas para sumar puntos.

- ☒ 1º Puesto 15 (quince)
- ☒ 2º Puesto 12 (doce)
- ☒ 3º Puesto 10 (diez)
- ☒ 4º Puesto 8 (ocho)
- ☒ 5º Puesto 6 (seis)
- ☒ 6º Puesto 5 (cinco)
- ☒ 7º Puesto 4 (cuatro)
- ☒ 8º Puesto 3 (tres)
- ☒ 9º Puesto 2 (dos)
- ☒ 10º Puesto 1 (uno)

En caso de ser un evento con finales **TOP-RACE** (la final top race o final 2, tendrá el 70% de las vueltas de la primera final) la segunda final otorgará el siguiente puntaje:

Deberá tener el 75 % de las vueltas cumplidas para sumar puntos.

- ☒ 1º Puesto 15 (quince)
- ☒ 2º Puesto 12 (doce)
- ☒ 3º Puesto 10 (diez)
- ☒ 4º Puesto 8 (ocho)
- ☒ 5º Puesto 6 (seis)
- ☒ 6º Puesto 5 (cinco)
- ☒ 7º Puesto 4 (cuatro)
- ☒ 8º Puesto 3 (tres)
- ☒ 9º Puesto 2 (dos)
- ☒ 10º Puesto 1 (uno)

Súper Sprint: (Cuando se realicen)

- ☒ 1º Puesto 5 puntos
- ☒ 2º Puesto 4 puntos
- ☒ 3º Puesto 3 puntos
- ☒ 4º Puesto 2 Puntos
- ☒ 5º Puesto 1 Punto

Súper 8: (Cuando se realicen)

- ☒ 1º Puesto 4 puntos
- ☒ 2º Puesto 2 puntos
- ☒ 3º Puesto 1 punto
- ☒ 4º Puesto 0.50 Puntos

Gran Premio Juan Milán con Pilotos Invitados PUNTAJE

Asistencia – 3 puntos -

El puntaje se otorgará con 75% de las vueltas cumplidas como mínimo.

1º Etapa

1º 15; 2º 12; 3º 10; 4º 8; 5º 6; 6º 5; 7º 4; 8º 3; 9 al último 2

2º Etapa

Igual a la primera.

General

1º 20; 2º 15; 3º 12; 4º 10; 5º 8; 6º 6; 7º 5; 8º 4; 9º 3; 10º al ultimo 2 puntos.

Las clases que corran una sola final sin etapas el puntaje será el siguiente:

1º 20; 2º 17; 3º 15; 4º 13; 5º 11; 6º 10; 7º 9; 8º 8; 9º 7; 10º 6; 11º 5; 12º 4 13º al 15º 3 16 al ultimo 2 puntos.

Todos los puntos del Gran Premio son puros, sin división.

Art. 11 CAMPEON:

Todo piloto para ser campeón de su clase deberá **GANAR** al menos una final al año calendario en la clase respectiva. Se tomará como válida haber ganado cualquier etapa del “Gran Premio Juan Milán” de la clase respectiva.

Art. 12 DEBUTANTE:

La última competencia del campeonato principal las podrán realizar solamente los pilotos que posean licencia de la FEDERACIÓN METROPOLITANA y que hayan participado por lo menos 1 (una) competencia en la temporada en la misma clase y estando rankeado **(no invitado)**

Si antes de la ultima carrera se encuentran determinados los 6 primeros puestos del campeonato este punto será automáticamente abortado.

Art. 13 VERIFICACIONES PREVIAS:

Las verificaciones previas, tanto Administrativas como Técnicas se realizarán el día establecido para el inicio de las Pruebas Oficiales en el horario que establezca el Organigrama de la Competencia.

En la Verificación técnica previa y en cualquier momento del evento los Comisarios técnicos podrán Verificar los elementos de seguridad pasiva: CASCO, GUANTES, BUZO, BOTAS, PROTECTOR COSTAL. Los mismos deben estar en perfectas condiciones de uso y ser homologados.

Los Comisarios Deportivos dispondrán la realización de una reunión obligatoria de pilotos, determinando lugar y hora al momento de realizar la **Verificación Administrativa**, la inasistencia de los mismos será sancionada según lo dispuesto por el R.D.A., Art. 13.3 de PGZP.

Art. 14 ENTRENAMIENTOS:

En la víspera de la competencia, si el organizador así lo programara, se podrán realizar entrenamientos no oficiales controlados por el organizador. - Tanto para los entrenamientos no oficiales como para los oficiales, para dar cumplimiento a estas pruebas el organizador deberá

habilitar el circuito con todos los operativos de seguridad y sanidad aprobados por la Federación Metropolitana.

Terminada la verificación previa, las Autoridades Deportivas procederán a la conformación de las tandas de entrenamiento estableciendo quien participará en cada una de ellas.

La conformación de estos grupos se dará a conocer treinta (30) minutos después de terminada la Verificación. Los Participantes podrán intervenir únicamente en la tanda asignada, **no será aceptado ningún cambio.**

Cuando la capacidad del circuito así lo determine, los Comisarios Deportivos podrán conformar tres o más grupos.

Se realizará como mínimo una tanda por grupo, con una duración mínima de 4 minutos y un máximo de QUINCE (15) minutos.

Art. 15 INTERRUPCIÓN DE UN ENTRENAMIENTO

En el caso que un entrenamiento sea interrumpido habiendo cumplido el 80% del tiempo establecido, los CD podrán darlo por terminado.

Art. 16 CLASIFICACION:

A) La clasificación se realizará en tandas PRE-asignadas por ranking de campeonato actualizado de 5 vueltas cada tanda (el primero que cumpla las 5 vueltas se le empezará a bajar bandera, aquellos que salgan tarde de boxes o el puntero les quite la vuelta, se les bajara bandera en el mismo momento que el primero en pasar POR LA SENTENCIA, sin importar la cantidad de vueltas que haya dado), en el orden que lo indique la categoría o el CD. El CD se reserva el derecho de modificar la cantidad de vueltas de clasificación.

B) Una vez asignadas las tandas el piloto deberá salir obligatoriamente en ella, no pudiendo bajo ningún concepto cambiar su tanda asignada. El comisario deportivo puede, previa verificación, reasignarle una tanda a un piloto por rotura de su kart, antes de salir de Boxes.

C) La tanda se habilitará con bandera verde en la salida de Boxes por el auxiliar de pista designado pudiendo los karts salir en el orden que crean conveniente.

D) La clasificación se realiza a box cerrado. Cuando un kart ingrese a Boxes dará por concluida su clasificación, e irá directamente a presentarse al Oficial Técnico dispuesto por PAKO o la FM, en parque cerrado.

E) Si la clasificación es detenida con bandera roja los karts deberán seguir a marcha lenta hasta el lugar de control y ponerse a disposición del director de la Prueba, siempre por la pista y sin que ningún mecánico o colaborador por ningún motivo toque su kart.

“Si la pista se encuentra obstruida totalmente deberán acatar las indicaciones de los banderilleros de donde detener su Kart. No pudiendo ningún colaborador tocar los karts”

El director de la prueba indicará a los pilotos los pasos a seguir, debiendo los pilotos detener la marcha de su kart.

Una vez solucionado el inconveniente el director de la prueba le indicará a los Sres. Pilotos que hagan pasar a un colaborador de su equipo para empujar su kart y ponerlo en marcha. Una vez puesto todos en marcha el director de la Prueba indicará que pueden empezar a moverse.

El kart que no arranque será inmediatamente llevado directamente a la técnica no pudiendo volver a clasificar bajo ningún concepto.

Los colaboradores se retirarán de inmediato de la pista.

Las vueltas restantes de la tanda se volverán a tomar una vez que el primer kart vuelva a pasar por el control abriendo una vuelta.

Una vez cumplido el 80 % la misma se dará por concluida, el director de la prueba

indicara a los pilotos como llevar su kart a la técnica. Ninguno de estos autos volverá clasificar.

F) Si un Kart pierde algún elemento en las pruebas clasificatorias (Trompa, Pontones, etc.), este kart podrá terminar de tomar parte de la misma, pero no podrá agregar dicho elemento para el pesaje luego de clasificar.

G) Una vez concluida la clasificación y al solo efecto de poder ayudar en la maniobrabilidad del kart en “PARQUE CERRADO”, cuando el Comisario técnico lo indique se dejará ingresar un colaborador de cada auto de la tanda que acaba de concluir. Si un Kart tiene más de un colaborador, firmará una planilla donde se le indicará un apercibimiento por no cumplir con este punto del reglamento de campeonato. Este punto del reglamento es inapelable. Si el piloto se negara a firmar, se le informará al Comisario Deportivo, en el caso de pilotos menores de Edad la firma será del concurrente.

H) Si no se dispone de sistema de computación, se clasificará a dos vueltas, eligiéndose la mejor de ellas para clasificarlos. El piloto que haya abierto vuelta no podrá volver a salir a clasificar aunque no la haya cerrado.

I) Tiempos de clasificación empatados: Si dos o más tiempos de clasificación se encuentran “empatados”, se tendrá en cuenta quien lo realizo primero en tiempo neto de clasificación, en el caso de clasificación por sistema de computación. En el caso de clasificación con cronometro, se tendrá en cuenta la segunda mejor vuelta, de persistir el empate el número más bajo de ranking.

Art. 17 SERIE CLASIFICATORIA:

Si clasifican hasta 11 autos se realizará una sola serie clasificatoria y una final. Si clasifican hasta 20 autos se realizarán 2 series. Si clasifican hasta 28 kart 3 series, si clasifican 29 o más kart se realizarán 4 Series. Las series serán consideradas “Atípicas por Reglamento”, por lo que se realizarán las finales de acuerdo a lo especificado para ese tipo de series.

Solo para la clase Promocional y la clase Mecánica Nacional “C”; teniendo en cuenta que es una categoría escuela donde los pilotos están haciendo experiencia y por razones exclusivamente de “Seguridad” para los niños y al solo efecto de evitar largadas numerosas, si clasifican hasta 9 kart se realizará una sola serie clasificatoria para la final. Si clasifican hasta 14 autos se hacen dos series, hasta 20 karts se realizarán 3 series, con más de 20 se realizarán 4 series.

Las Series serán consideradas “Atípicas por Reglamento” por lo que se realizarán las finales según lo estipulado para ese tipo de series.

Si por circunstancias fuera de lo habitual o algún otro problema que surja por el cual no se puedan realizar las pruebas clasificatorias, las series o finales (Si no se hacen series) se largaran de acuerdo a las posiciones del campeonato actualizado hasta la última carrera disputada, los pilotos que no posean puntos en el campeonato largaran atrás de aquellos en orden del ranking numérico de pilotos. El comisario deportivo podrá disponer si por razones de fuerza mayor lo cree conveniente realizar directamente las finales después de clasificar.

Las largadas fallidas de las series no serán descontadas del total de vueltas pre-estipulado para las mismas.

Art. 18 REPECHAJE:

Cuando la cantidad de inscriptos y/o clasificados en las series superen los 46 karting, se realizará una prueba repechaje. Los 10 primeros de cada una de las series pasan directo a la final.

Los que no clasifiquen dentro de los 10 primeros de cada Serie deberán disputar un repechaje clasificatorio a 8 (OCHO) vueltas.

Pasan a la final los seis primeros de dicha prueba y serán ordenados según su clasificación y a continuación de los pre-clasificados de las series.

Los no clasificados del repechaje quedan eliminados sin poder participar de la final (no hay suplentes)

Esta prueba denominada repechaje no otorga puntos para el campeonato.

Art. 19 PRUEBA FINAL:

Es la prueba que determina el ganador de la competencia y a cuya Clasificación Final se le asignará el puntaje válido para el Campeonato de pilotos 2021 (Art. 10)

Estará integrada por todos los automóviles que realizaron las series clasificatorias hasta el máximo permitido para el circuito, quien no haya disputado las series clasificatorias no podrá tomar parte de la prueba final.

Deberá cumplirse para las pruebas finales un recorrido mínimo (desde la luz verde hasta el final) de DIEZ (10) vueltas y un máximo de TREINTA (30) VUELTAS.

Todos los automóviles que luego de finalizada una tanda, serie clasificatoria y/o prueba final y queden en el circuito y/o calles de boxes se encuentran bajo el mismo régimen de Parque Cerrado, debiendo ser llevados en forma inmediata, directamente a Parque Cerrado.

El incumplimiento de estas normativas implicará la aplicación de sanciones por parte de los Comisarios Deportivos, que serán desde el apercibimiento, hasta la exclusión parcial o total de la prueba.

Art. 20. FALSA LARGADA:

EL ENTE FISCALIZADOR podrá utilizar elementos de medición para controlar la velocidad de largada, la cual será dada a conocer en la reunión de pilotos obligatoria, dependiendo esta del circuito a utilizar.

Los pilotos deberán respetar la velocidad pactada con una distancia mínima de un kart entre fila y fila (prohibido tomar contacto intencional con otro vehículo) .

En todas las competencias serán colocados Jueces de Largadas.

La penalización por falsa largada será de una sanción de recargo de tiempo, puesto o penalización boxes

Si la sanción fuera puesta en pista, la penalización será comunicada al piloto en cuestión y todos los demás participantes, mediante una pizarra negra con números blancos indicando el número de automóvil durante tres pasadas frente a la línea de llegada.

Art. 21. PROCEDIMIENTO DE LARGADA:

A) Los Karts serán ordenados de a dos en la salida de boxes para ingresar a pista.

B) Una vez que los Karts ingresen a pista darán la vuelta y se detendrán en la línea de largada respetando el orden de la misma de a dos (2). (Punto Opcional, se puede optar por no detener la marcha)

C) Desde ahí se ordenará el inicio de la vuelta previa.

D) En caso que el trazado lo permita, se utilizará el perimetral pudiendo realizarse dos vueltas previas si la temperatura en pista lo requiera, (lo decidirá y dará a conocer el CD en reunión de pilotos).

Se utilizará el perimetral hasta que se de por iniciada la competencia, solo si es específicamente informado en la reunión de pilotos.

Una vez iniciada la vuelta previa no se detendrá por inconvenientes mecánicos de ninguno de los participantes.

- E) El largador dará la orden de partida cuando este satisfecho de la formación
- F) En caso de darse más de una vuelta previa ésta o éstas se descontarán del total de vueltas pactadas para la competencia. (Solo en las finales)
- G) El piloto deberá conservar su posición en dicha vuelta respetando la distancia mínima de un kart con el vehículo precedente.
- H) Esta distancia no podrá ser alterada hasta pasar por la línea de largada.
- I) No se tomarán como reglamentarias modalidades de otras categorías.

Art. 22 DESVIOS U ACORTAMIENTOS DE RECORRIDO OFICIAL:

VER Art 27 del RDA

Art. 23 AYUDA EXTERNA:

El piloto podrá recibir ayuda de otro piloto que se encuentre en pista, durante el desarrollo de la prueba para la puesta en marcha del karting. No podrá recibir ayuda de colaboradores, mecánicos, etc. Podrá recibir ayuda de sus colaboradores y/o mecánicos solamente en el recinto de boxes, donde deberá llegar por sus propios medios. Quien reciba ayuda externa será penalizado por las autoridades de la prueba, tanto en clasificación, serie o final. En caso de detenerse una o mas maquinas, el banderillero de esa zona de la pista podrá ayudar, luego de haber cumplido con la correspondiente indicación. Los banderilleros no están obligados a empujar un kart.

Las clases, Promocional y Mecánica Nacional C, podrán recibir ayuda externa de empujadores en todas las tandas oficiales del evento, los mismos estarán ubicados en zonas seguras dentro de la pista y deberán contar con pulsera identificatoria y seguro médico (al realizar la inscripción del piloto podrán solicitar la pulsera para el ingreso a pista).

La clase KF +40 podra recibir ayuda de otro competidor de la misma clase que este compitiendo.

Art. 24 CONOS:

“Se podrá optar” ubicar tres conos desde la línea de largada hacia atrás, los pilotos no podrán cambiar la línea de marcha hasta sobrepasar el ultimo cono, o sea, el que está más cerca de la línea de llegada o largada. Quien toque o tire un cono será pasible de sanción. El uso de los conos no es obligatorio.

Art. 25 LARGADA EN MOVIMIENTO:

Todas las series y finales se largarán en movimiento. Las mismas se realizarán de la siguiente forma; se formará la grilla en la calle de boxes de acuerdo a la clasificación y/o series, luego se pondrán en marcha los karts, debiendo dar la vuelta previa manteniendo su lugar en la grilla, hasta que sea largada la competencia, quien así no lo hiciera, será sancionado por las autoridades de la prueba.

Todo aquel kart que no arranque en el momento de iniciarse la vuelta previa, de las series o final, perdiendo su lugar en la grilla PODRA RECUPERARLO (hasta el lugar de la pista donde lo indique el CD) DENTRO DE LA VUELTA PREVIA SIN PERJUDICAR EL TRANSITAR DE LOS OTROS PARTICIPANTES, SI NO SERA EXCLUIDO.

Por cada vuelta que no se pueda largar una Final, porque vienen los karts mal acomodados, se descontará una vuelta del total programado para esa competencia.

El sobreceso en esta vuelta solo está permitido si un auto se demora o queda detenido y este abandona su posición de largada, los autos ubicados detrás pueden pasarlo sin demorar indebidamente al resto de los competidores.

Se impondrá una penalización de tiempo o Penalización de boxes a cualquier piloto que, a criterio de los comisarios deportivos, pasará innecesariamente a otro durante esta vuelta de formación,

no mantenga la distancia o velocidad establecida y provoque la demora de la largada, pudiendo llegar hasta la exclusión.

Art.26 MODALIDAD DE LAS COMPETENCIAS (ENGRILLAMIENTO)

A: El orden de la grilla de las series estará dado por el resultado de la clasificación. En tanto que para la final el orden de largada lo determinara el resultado de la serie, dando el primer lugar de la grilla para la serie más rápida, el segundo para la segunda serie más rápida y así sucesivamente.

B: En el caso que haya dos finales en el mismo día y una sola clasificación, se toma la mejor vuelta de la clasificación para el ordenamiento de la primera final y la segunda mejor vuelta de la clasificación para el ordenamiento de la segunda final.

C: En el caso que la competencia sea con la modalidad de **TOP-RACE**, las primeras finales estarán ordenadas por el resultado de la **clasificación** previa, en tanto que las segundas finales seran con la modalidad TOP-RACE, esto quiere decir que se invertirá el resultado de la primer final, **“SIEMPRE Y CUANDO”, NO HAYAN PERDIDO LA VUELTA CON RESPECTO AL PRIMERO Y NO HAYAN RECIBIDO PENALIZACIONES, TANTO DE TIEMPOS COMO DE PUESTOS (EN CASO DE RECIBIR PENALIZACIONES SE TOMARA EL RESULTADO ORIGINAL SIN LA PENALIZACION PARA INVERTIR LA GRILLA**

(es decir, si un piloto termino 4to en la primer final, y recibe una penalizacion y cae al 10mo puesto, se tomara el orden del resultado original de la primer final, para que el mismo no sea beneficiado al invertir la grilla).

Las primeras 5 competencias del año de la divisional **PROMOCIONAL Y MNC** utilizaran el sistema de series clasificatorias y una única final debido a la poca experiencia de los participantes.

Art. 27 REVISIÓN TÉCNICA Y PESAJE:

Luego de concluida la final se hará la Revisión Técnica en Parque Cerrado. Los karts que sin excepción deberán realizarla son los siguientes: Los 3 (tres) primeros clasificados en la final, más alguno a elección del Comisario Técnico o Deportivo. Todo piloto podrá ser controlado. Asimismo, están facultados para revisar la salida a pista correcta y reglamentaria de cada piloto.

Las reparaciones, “aberturas de motores” o cualquier otra modificación que implique la rotura de uno o más precintos, deberán realizarse con la correspondiente autorización del Comisario Técnico y dentro de parque cerrado o donde el técnico lo determine. Ante la rotura de un precinto, el técnico solicitará al Comisario Deportivo la exclusión de ese KART.

Si un auto es excluido por la Técnica este perderá todos los puntos que haya conseguido ese día; exceptuando el de presentismo.

“Las apelaciones a una resolución del Técnico deberán ser acompañadas de una caución de \$ 7000 (siete mil) en efectivo y hasta 60 minutos después de la hora de ser entregada la notificación por parte del Comisario Deportivo. No existe otra forma de apelación.”

Art. 28 PARQUE CERRADO:

Desde el momento que se exponga la bandera a cuadros, el piloto y su kart ingresará en Régimen de Parque cerrado y **NO** podrá realizar ninguna modificación o ajuste a su kart, bajo pena de exclusión. Solamente lo podrá hacer si lo autoriza, el Comisario Técnico o Comisario Deportivo. De ninguna manera se puede retirar el kart si no está autorizado por alguna de las autoridades antes mencionadas. Todo piloto que no cumpla con estas normas podrá ser penalizado por las autoridades de la prueba bajo pena de exclusión.

En PARQUE CERRADO solo podrán estar piloto y un colaborador con pulsera identificatoria, se le informará al comisario deportivo, y será pasible de una sanción.

Art. 29 PAKO, SUS ASOCIADOS:

Para poder participar en cualquier competencia Organizada por P.A.K.O., se deberá ser socio de la **SUB COMISION DE KARTING P.A.K.O del Auto Moto Club Lujan**, tanto “piloto”; como “Concurrente”, para lo cual PAKO fijara una cuota social por el año calendario. Es decir que el piloto será socio y/o concurrente de PAKO, **hasta el 31/12/2021**, indistintamente de la fecha en que se asocie.

Cada piloto y/o concurrente deberá declarar en su ficha de inscripción los responsables técnicos de su kart. (Director de Equipo, Preparador/es y Proveedores de Chasis) los mismos deben estar registrados dentro del club.

Director de equipo Toda persona física que tenga a su cargo la dirección, administración y/o se encuentre a cargo del acondicionamiento de al menos dos autos.

Preparador: Toda persona física que sea encargado del funcionamiento, mantenimiento del motor /chasis de un auto

La categoría se reserva el derecho de indicarle a un PILOTO que no será inscripto por Pilotos Asociados de Karting del Oeste en cualquier carrera del calendario oficial, en ese caso, el piloto deberá inscribirse en la **FEDERACIÓN METROPOLITANA**.

Art. 30 OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS Y/O CONCURRENTES:

Obligatoriedad de tener todas las carreras un aceite cerrado

Obligatoriedad de tener gomas de lluvia autorizadas por la categoría. (Solo de la marca NA, para todas las clases)

Obligatoriedad de conocer el reglamento interno de la categoría.

Obligatoriedad de ser socio del Auto Moto Club Lujan.

Obligatoriedad de tener a disposición del CD, DP ó CT, las licencias de Concurrente o Piloto.

Prohibido el uso de “fundas térmicas” o similares para el Pre-calentamiento de los neumáticos.

La PAKO se reserva el derecho de **prohibir** la utilización de cualquier elemento electrónico y/o mecánico que por su costo o provisión distorsione los costos de la categoría.

La PAKO se reserva el derecho de cambiar cualquier elemento de un kart antes de cualquier competencia y en el momento que lo crea conveniente, incluidos Escapes, Encendidos, Combustible, Aceite, curva de escape etc. Los pilotos que no acaten estos cambios no podrán participar del evento. Se incluye el intercambio de elementos entre dos karts de una misma clase.

La PAKO se reserva el derecho de ser la única proveedora del combustible (Mezcla) a utilizar, con los métodos que crea conveniente. Aceite a utilizar MOTUL.

Art. 31 CARRERA CON PISTA MOJADA:

Cuando el Comisario Deportivo declara “PISTA HUMEDA”, todos los pilotos deberán colocar los neumáticos de lluvia, solo marca **“PRONEC”**, (ancorizadas) antes de largar o durante la interrupción de la prueba, las llantas traseras, para los neumáticos de lluvia, permitidas serán de 7” (SIETE PULGADAS) y 8” (OCHO PULGADAS) solamente, la cual será a elección del piloto. No se podrá utilizar simultáneamente cubiertas “Slick” y “Ancorizadas” (tener en cuenta nuestro **Reglamento Técnico**). Se darán 2 Vueltas previas. Cuando la carrera sea declarada “Pista Húmeda” **NO** podrá participar quienes no tengan los neumáticos de lluvia. El Comisario Deportivo estará

autorizado a indicar con qué tipo de neumáticos se debe correr. No se puede largar con otro tipo de neumático que los elegidos o informados. El Comisario Deportivo puede optar, previa comunicación a los pilotos, y si la pista así lo requiere, largarlos en fila india. Los días de lluvia se puede obviar disputar las series, no siendo necesario incrementar las vueltas de las finales.

Art. 32 DESPRENDIMIENTO DE ELEMENTO DE KART:

Todo kart que por cualquier causa tenga algún elemento desprendido (TOTAL o PARCIALMENTE por ej: "Flameando") haciendo peligrar la integridad física propia o de otros pilotos, como ser: paragolpes, pontones, trompa, escape o algún elemento de seguridad, se le mostrara bandera de reparación (negra con circulo naranja), este piloto deberá ingresar a boxes a realizar la reparación de dicho elemento teniendo 2 vueltas para su ingreso, caso contrario se le mostrara bandera negra y quedara excluido de la competencia, perdiendo los puntos correspondientes. Si esto sucediera en la serie quedara excluido de la final. Si el desperfecto le ocurriera faltando 2 vueltas sea serie o final no será apercibido podrá terminar en el estado en que esta el elemento, la decisión será tomada por el comisario deportivo, este mismo decidirá si el kart debe ser pesado o no con el elemento que perdió. **No se pondrá bandera de reparación por desprendimiento de cubre cadena.**

Art. 33 BANDERA ROJA:

Carreras detenidas con bandera roja.

Si una carrera necesita indefectiblemente detenerse se tomarán en cuenta estos puntos.

Si no se han cumplido más de 2 vueltas, la misma se volverá a largar con la grilla original, los autos pueden ingresar a boxes y reparar. **Deberán pasar al menos 10 minutos para poder volver a largar esta competencia, excepto en el caso que todos los vehículos se encuentren en condiciones de largar.** Se podrá realizar otra competencia para no detener el organigrama.

Si se han cumplido más de 2 vueltas, pero menos del 75% del recorrido estipulado, los autos quedarán en régimen de parque cerrado, con boxes cerrados (Art. 15.3 RDA). Se tomará una vuelta antes a la bandera roja para los resultados de ese parcial. Y se volverá a largar tal cual los resultados de ese parcial. Se sumarán los tiempos de los dos parciales para los resultados de esa competencia. En el caso de ser una o más series las mismas serán consideradas atípicas. El director de la prueba indicará el momento en que los colaboradores pueden pasar a empujar los karts.

Si se han cumplido el 75% o más del recorrido programado la competencia se dará por finalizada, otorgando la totalidad del puntaje.

En caso de ser series serán consideradas atípicas.

Art. 34 PENALIZACIONES POR PROBLEMAS EN PISTA:

Si un Kart es considerado causante de una maniobra peligrosa en perjuicio de otro competidor o a cometido falsa largada, puede ser pasible de las siguientes penas a saber:

* Recargo: al tiempo neto realizado que pueden ir de 5" (Cinco Segundos) a 60" (Sesenta segundos), o de puestos, este recargo puede ser puesto "**En pista**", ó después de finalizada la competencia.

* Bandera de apercibimiento.

* Bandera negra.

Ninguno de estos puntos se podrá exponer cuando falten menos de 3 vueltas para la finalización de la carrera. Las indicaciones (Recargos o banderas) puestas en pista son inapelables.

Art. 35 CONCURRENTE:

Los Pilotos menores de 21 años que sean llamados por el Comisario Deportivo o Comisario Técnico deberán ser acompañados siempre y sin excepción por el concurrente, munidos ambos por sus licencias de Piloto y Concurrente respectivamente.

Art. 36. ELEMENTOS ESPECIALES:

Se encuentra totalmente prohibido el uso de fundas térmicas para el precalentamiento de los neumáticos.

P.A.K.O. DEL A.M.C.L. se reserva el derecho de “Prohibir” cualquier elemento electrónico y/o mecánico que por su costo y/o provisión distorsione los costos de la categoría.

Por lo que se obliga a todos los pilotos y concurrentes que quieran utilizar elementos que no estén específicamente escritos en los reglamentos técnicos de las clases, consulten a los Sres. Técnicos de la categoría para que homologue su utilización.

En este punto también se incluyen Chasis que puedan distorsionar la uniformidad de la categoría.

☒ Los equipos que no cumplan estos puntos en pruebas no oficiales, los días anteriores a la competencia, se le incrementara en \$ 5.000.- la cuota social del AUTO MOTO CLUB LUJAN, y deberá ser abonada al momento de la inscripción.

Para Pruebas Oficiales, Clasificación Series y Final se detallan los siguientes parámetros:

* Se prohíbe la utilización de equipos electrónicos para la medición de Aerodinámica.

* Se prohíbe la utilización de sondas para medir velocidad del aire o cualquier otro tipo de sensor que pueda utilizarse en aerodinámica.

* Cámaras Filmadoras: Su uso está permitido siempre y cuando sean autorizadas por escrito ante el Comisariato Deportivo. Prohibido su uso en el casco del piloto, solo se permitirá colocar en el karting.

* PAKO se reserva el derecho de prohibir cualquier Hardware o Software que por su costo o provisión afecte el presupuesto de los pilotos de la categoría.

*** Se permite la utilización de cuenta vueltas digital. Con la función de cuenta vueltas, tiempos de vueltas, cantidad de vueltas y Máx. De RPM en Memoria.**

***Se permiten sistemas ALFANO, MYCHRON 3, MYCHRON 4 y MYCHRON 5.**

* Ante la duda de cuales pueden llegar a ser las funciones de cualquier aparato electrónico que posea el Kart, la técnica se reserva el derecho de hacer retirar el mismo y prohibir su uso.

Art. 37 CHASIS (Últimas carreras del campeonato):

Las últimas tres carreras de la temporada se deben realizar con el mismo chasis, según el punto descrito más abajo.

* La P.A.K.O. del A.M.C.L., precintará el chasis en la antepenúltima carrera de los Sres. Pilotos que lleguen con posibilidades matemáticas de campeonar.

Con ese mismo chasis se deberá disputar las dos últimas carreras del campeonato.

CANTIDAD MAXIMA DE CHASIS A USAR POR AÑO EN TODAS LAS CLASES DOS (2). Excepciones solo por destrucción del chasis y a consideración de la FM.

Art. 38 SELLADO DE NEUMÁTICOS:

Todas las carreras del año, salvo que por escrito se informe otra cosa, se deberán sellar los neumáticos en la Verificación Técnica de PAKO, con la presencia de una autoridad de la FRAD METROPOLITANA. Los neumáticos de todas las clases deben estar sellados antes de clasificar. Si algún Karting ingresa a la verificación técnica con uno o más neumáticos sin sellar luego de

clasificar o de correr una serie se le retiraran sus tiempos clasificatorios, debiendo largar en la última posición. Si ingresa con uno o más neumáticos sin sellar al parque cerrado de verificación técnica una vez concluida la FINAL, podrá ser **Excluido** de la misma.

Se entiende como "sellado", cualquier método que crea conveniente la técnica de PAKO para verificar el neumático empleado o por emplear en la competencia. No es necesario utilizar el mismo método de sellado en todas las competencias.

La Técnica de Pako se reserva el derecho de retener los Neumáticos del piloto/s entre clasificación, series, finales y fechas. Aquel piloto que no acate este procedimiento largara desde la última ubicación cada una de las finales y series posteriores a la misma fecha o a la siguiente según corresponda más allá del puesto de clasificación obtenido

ANEXO: "LOS NEUMATICOS A UTILIZAR DEBEN TENER EL VULCANIZADO CON LAS SIGLAS DE PAKO"

Art. 39 GRAN PREMIO JUAN MILAN Y GRAN PREMIO CORONACION:

Se disputará un puntaje especial, tanto para sus etapas como para su General, el mismo se informará en el Reglamento Particular de la Prueba (R.P.P.).

EL GRAN PREMIO CORONACION OTORGARA PUNTAJE DOBLE POR CADA UNO DE TODOS LOS PUNTOS DISPUTADOS EN LA COMPETENCIA, INCLUIDO EL DE PRESENTISMO.

Art. 40 AMONESTACIONES Y APERCIBIMIENTOS:

La suma de cinco (5) amonestaciones o apercibimientos en un mismo campeonato, aplicada por los Comisario Deportivos o por la Federación Metropolitana implicara la suspensión automática **por una fecha**, la cual es inapelable, quedando imposibilitado de correr en otra categoría hasta tanto la misma sea efectivamente cumplida en la categoría por la cual fue impuesta.

Serán computadas también como tales los apercibimientos impuestos en carrera.

Art. 41 RECLAMACIONES O DENUNCIAS:

El derecho a reclamación solo corresponde a los concurrentes, según lo previsto en el R.D.A. El mismo deberá ser dirigido al Comisario Deportivo por escrito y acompañado por la suma de cuarenta y cinco mil (\$ 45.000.-) dentro de la hora de notificado de la sanción

ART 42 CUADRO DE SANCIONES MULTAS:

INCIDENTES SANCION IMPORTE

Por no asistir a la Reunión de Pilotos multa \$ 3.000

Vuelta de más entrenamiento-Clasificación B/Roja multa \$ 3.000

Vuelta de más entrenamiento-clasificación B/cuadros multa \$ 3.000

Verificación Técnica/Administrativa fuera de hora multa \$ 3.000

Ingresar con carros cuando hay actividad en pista multa \$ 3.000

Art. 43 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 de pesos cincuenta mil (\$50000.-), para las apelaciones deportivas y técnicas.

Art 44: SENSOR:

Ubicación del TRANSPOUNDER para tomar los tiempos.

La ubicación del transponder para realizar la toma de los tiempos, debe ser la reglamentada.

Para esto es obligatorio el uso de un PORTA Transponder, el cual es provisto por la empresa prestadora del servicio. En caso de rotura del mismo o de pérdida de la chaveta, este será reemplazado sin costo alguno. Dicho TRANSPONDER debe estar colocado del lado izquierdo del karting, sobre el caño trasero de sujeción de la butaca. (Ver fotos).



MUY IMPORTANTE:

La devolución del TRANSPONDER debe ser realizada al personal de la empresa prestadora del servicio, como máximo 30 minutos después de la finalización total de la actividad de la categoría en el evento. En caso de NO CUMPLIR con esta entrega en tiempo y forma, se le aplicara una multa.

Art. 45. BINOMIOS:

Cuando dos pilotos requieran ser inscriptos en el campeonato como binomio, deberán solicitar por escrito la inscripción como tal, para la totalidad o el resto del torneo.

Para el caso que uno o ambos pilotos hubieran participado de forma individual y obtenido puntos, a partir que soliciten conformar el binomio, los puntos que tuvieran individualmente no serán computados para el binomio.

La disolución debe ser solicitado por escrito con la firma de ambos licenciados.

Para el caso que uno de los pilotos que solicitara el binomio no participara en ninguna carrera y el otro participante fuera al total de las competencias, le serán retirados al binomio los puntos de la carrera efectivamente corrida en la que haya sumado más puntos.

En el caso en que uno de los pilotos del binomio sea sancionado con suspensión en cualquier categoría, la sanción se hará extensiva al binomio, y el otro piloto no podrá participar con ese numero hasta que la sanción sea cumplida. El piloto no sancionado podrá participar con otro número.

No se podrán constituir binomios las últimas tres fechas del campeonato.

Los integrantes del binomio podrán participar por separado en cada una de las finales de existir esta modalidad en el organigrama de la fecha, respetando las condiciones técnicas y pesos mínimos.

Art. 46. CODIGO DE BANDERAS:

- **BANDERA ARGENTINA O CLUB ORGANIZADOR:** Indica, largada de la competencia, pudiendo ser reemplazada por semáforo.

- **BANDERA ROJA:** Indica interrupción de la carrera. Esta bandera en lo alto y agitada informa a todos los pilotos que deben parar la carrera inmediatamente y dirigirse a boxes o al lugar previsto por las normas del evento, con extrema precaución para detenerse si fuera necesario.

- **BANDERA BLANCA Y NEGRA:** Dividida en dos partes, diagonalmente, mitad blanca y mitad negra. Se levanta quieta con un número en blanco sobre un cartel señalando el número al que le corresponde dicha advertencia por conducta antideportiva, es decir un **APERCIBIMIENTO**.
- **BANDERA NEGRA:** Informa al piloto del coche cuyo número se exhibe que debe detenerse en su box en la próxima vuelta. **EXCLUSION**.
- **BANDERA NEGRA CON DISCO NARANJA:** Se exhibe junto con la señalización del numero del auto al que se le impone dicha advertencia de que el mismo tiene problemas mecánicos que lo ponen tanto a los ocupantes del auto como a otros pilotos en situación de riesgo y significa detenerse en su box en la próxima vuelta a fin de reparar.
- **BANDERA AMARILLA INMOVIL:** Señal de Peligro. Conduzca dentro de sus límites, no se adelante. Hay peligro junto a la pista. Su señalización puede ser temporaria o permanente. Se exhibirá durante dos vueltas y luego se retirara, aun cuando se hubiera comprobado que es imposible retirar el obstáculo.
- **BANDERA AMARILLA AGITADA:** Disminuya la velocidad. No se adelante. Este listo para cambiar de dirección o seguir una ruta no habitual. Hay peligro en la pista.
- **BANDERA AMARILLA CON RAYAS ROJAS:** Informa a los pilotos que las condiciones de pista se han modificado en el área siguiente a la bandera. Se utiliza frecuentemente por derrame de aceite, charco de agua, en caso de lluvia zona resbaladiza.
- **BANDERA VERDE:** Libre paso. Se utiliza a) Al final de un área de peligro controlado por banderas amarilla. B) Indicar el comienzo de una vuelta. C) Pista libre luego de haber circulado con Auto de Seguridad.
- **BANDERA BLANCA:** Vehículo en movimiento lento en la pista, pudiendo ser auxilio o ambulancia.
- **BANDERA AZUL INMOVIL:** Indica que un vehículo más veloz está a punto de pasarlo. Ceda el paso.
- **BANDERA AZUL AGITADA:** Indica que un vehículo más veloz está a punto de pasarlo. Ceda el paso inmediatamente.
- **BANDERA A CUADROS: (BLANCA Y NEGRA):** Indica finalización de la competencia.
- **CARTEL “SLOW”** Se utiliza además para indicar la neutralización de una competencia.