



REGLAMENTO NACIONAL DE COMPETENCIAS DE KARTISMO
SUPER KARTS PANAMÁ (SKAPA)
Asociación promotora de kartismo en Panamá, afiliada a Super Club Panamá y ASAI Panama
Adaptado del Código Deportivo Internacional (CDI) y Reglamentos CIK-FIA

DISPOSICIONES GENERALES, ALCANCE Y MODIFICACIONES

Autoridad

Este Reglamento Nacional de Competencias (RNC) es emitido por Super Karts Panamá (SKAPA), asociación promotora con los derechos comerciales exclusivos para la organización y promoción de todas las actividades de kartismo en Panamá. SKAPA se encuentra afiliada al Super Club Panamá y a la Autoridad Deportiva Nacional (ASAI), reconocida por la Federación Internacional del Automóvil (FIA) y perteneciente a la región NACAM. Este reglamento es aplicable a todas las competencias de kartismo realizadas en territorio nacional bajo su coordinación.

Fundamento

El presente reglamento se fundamenta en el Código Deportivo Internacional (CDI), sus Anexos, y los Reglamentos Deportivos y Técnicos de la CIK-FIA, adaptados a la realidad nacional.

Aplicación

Este RNC rige todas las competencias oficiales organizadas y promovidas por SKAPA con el aval de ASAI y es obligatorio para todos los clubes, organizadores, pilotos, oficiales y participantes.

Jerarquía normativa

En caso de conflicto, prevalecerá lo establecido por el CDI y la normativa internacional de la CIK-FIA. Ningún Reglamento Particular ni documento adicional podrá contradecir ni modificar lo estipulado en el Reglamento Oficial, salvo en casos excepcionales y debidamente justificados que afecten el desarrollo normal del evento o de alguna de sus categorías.

Espíritu e Intención

Las disposiciones de este reglamento se rigen por el principio de “Espíritu e Intención”, aplicable tanto a los aspectos técnicos de la competencia como a la conducta de los pilotos y sus acompañantes. Se espera que todos los participantes actúen conforme a los principios de equidad, deportividad y respeto a la finalidad de estas reglas. Este reglamento no debe interpretarse buscando vacíos o ambigüedades para obtener ventajas indebidas.

El espíritu de esta cláusula permite a las autoridades de carrera tomar decisiones justas y resolver controversias sin necesidad de recurrir a reglamentos excesivamente extensos. Si un participante tiene intención de llevar a cabo alguna modificación técnica no contemplada expresamente en este documento, deberá consultar previamente con la Comisión Técnica para determinar su legalidad y autorización.

Obligación de cumplimiento

Todos los participantes, ya sean miembros de SKAPA o invitados, inscritos en el Campeonato Nacional de Karting o en cualquiera de sus eventos, se obligan a leer, comprender, respetar y cumplir este reglamento, el Código Deportivo, el Reglamento Particular de cada evento y sus respectivos Anexos.

Interpretación restrictiva

Todo aquello que no esté expresamente permitido en este reglamento o en los documentos homologados por

la CIK-FIA o la CSAI-FIK se considerará prohibido. En caso de contradicción, prevalecerá lo establecido en este reglamento.

Vigencia y modificaciones

El presente Reglamento Oficial, incluyendo el Código Deportivo y los Reglamentos Técnicos por categoría, no podrá ser modificado durante el transcurso de un campeonato. Las modificaciones sólo podrán introducirse entre el final de un campeonato y el inicio del siguiente.

No obstante, SKAPA se reserva el derecho de realizar ajustes o modificaciones al presente reglamento en cualquier momento del campeonato, únicamente cuando dichos cambios sean necesarios para salvaguardar la seguridad de los participantes, garantizar el equilibrio competitivo o corregir omisiones evidentes.

DEFINICIONES

ASAI:

Autoridad Deportiva Nacional reconocida por la Federación Internacional del Automóvil (FIA), encargada de regular el deporte motor en Panamá, bajo la jurisdicción de la región FIA NACAM. **FIA:** Federación Internacional del Automóvil. Entidad rectora del automovilismo deportivo a nivel mundial.

CIK-FIA:

Comisión Internacional de Karting de la FIA, organismo responsable de la reglamentación y supervisión del kartismo a nivel internacional.

CDI (Corte Deportiva Internacional):

Instancia de apelación reconocida por la FIA para resolver disputas deportivas internacionales, aplicable una vez agotadas las instancias nacionales.

SKAPA:

Super Karts Panamá. Asociación promotora con fines comerciales, responsable de la organización de las actividades de kartismo en Panamá.

RNC (Reglamento Nacional de Competencias):

Documento normativo que establece las disposiciones generales, técnicas y deportivas para la realización de competencias de kartismo en el ámbito nacional, aprobado por ASAI y promovido por SKAPA.

Reglamento Particular (RP):

Documento oficial que contiene disposiciones específicas aplicables a un evento determinado, complementando al Reglamento Nacional de Competencias.

Competencia Nacional:

Evento de kartismo organizado dentro del territorio nacional, autorizado por ASAI y promovido por SKAPA, conforme a los reglamentos vigentes.

Colegio de Comisarios Deportivos:

Grupo de oficiales deportivos encargados de velar por el cumplimiento del reglamento y resolver los incidentes deportivos ocurridos durante el evento. Tienen la facultad de emitir decisiones oficiales, imponer sanciones y atender reclamaciones.

Director de Carrera:

Oficial designado por la organización, responsable de la dirección y control deportivo del evento. Tiene autoridad sobre todas las actividades en pista y la facultad de aplicar las sanciones previstas en el reglamento.

Comisario Técnico:

Oficial responsable de verificar el cumplimiento del reglamento técnico en los vehículos participantes. Supervisa las inspecciones técnicas antes, durante y después del evento, y es responsable de la colocación y control de los precintos de los motores.

Piloto:

Persona debidamente inscrita en una competencia que conduce un kart y cumple con los requisitos técnicos, deportivos y administrativos establecidos en el reglamento.

Categoría:

Clase de competencia determinada por criterios técnicos y deportivos, tales como la edad del piloto, el peso mínimo requerido, el tipo de motor o el chasis utilizado.



LICENCIAS

Tipos de Licencias

La Licencia Nacional SKAPA es obligatoria para participar en cualquier competencia organizada o avalada por SKAPA. Es válida únicamente dentro del territorio nacional y en eventos regidos por el presente reglamento.

La Licencia Nacional ASAI es emitida por la Autoridad Deportiva Nacional - ASAI y reconocida por la FIA para eventos nacionales en todas las modalidades del deporte motor.

La Licencia Internacional FIA es emitida por ASAI conforme a los reglamentos de la FIA/CIK para competencias internacionales fuera del territorio nacional.

Requisitos para Obtener la Licencia Nacional SKAPA

Para obtener una Licencia Nacional SKAPA, el solicitante deberá cumplir con los siguientes requisitos: completar el formulario de inscripción oficial, presentar y aprobar un examen médico deportivo vigente, asistir obligatoriamente al curso de inducción deportiva organizado por SKAPA (si así se establece), realizar el pago de los derechos correspondientes y firmar la declaración de aceptación del presente reglamento y sus anexos.

Vigencia y Renovación

Todas las licencias tienen vigencia durante el año calendario en curso (enero a diciembre). La renovación anual requerirá nueva evaluación médica, actualización de datos personales y pago de los derechos correspondientes.

Licencia de Mecánico y Asistente de Equipo

Todo miembro de equipo, incluyendo mecánicos, coaches y ayudantes, que requiera acceso a la zona de pre-parrilla deberá contar con una licencia de asistente emitida por SKAPA. Esta licencia es personal e intransferible, y está sujeta al cumplimiento del reglamento en igual medida que la licencia de piloto.

Reconocimiento Mutuo

Las licencias emitidas por ASAI y homologadas por la FIA tendrán validez automática en competencias organizadas por SKAPA, siempre que se encuentren vigentes y cumplan con los requisitos del presente reglamento.

Deberes y Derechos de los Pilotos

Deberes de los Pilotos

Todos los pilotos que participen en competencias organizadas o avaladas por Super Karts Panamá (SKAPA) deben cumplir con los siguientes deberes, en conformidad con el presente Reglamento Nacional de Competencias (RNC), el Código Deportivo Internacional (CDI) de la FIA, sus Anexos, y los Reglamentos Deportivos y Técnicos de la CIK-FIA:

Los pilotos deben conocer, respetar y cumplir en todo momento el presente reglamento, así como las normativas internacionales antes mencionadas. Es obligatorio conducir con responsabilidad, respeto y espíritu deportivo, evitando maniobras peligrosas o antideportivas que pongan en riesgo la seguridad o la equidad de la competencia.

Durante el desarrollo del evento, los pilotos deben mantener una conducta ejemplar dentro y fuera de pista, incluyendo zonas como el paddock, parque cerrado y áreas comunes. Todo piloto debe acatar las instrucciones del director de carrera, comisarios deportivos, técnicos y demás oficiales designados por la organización.

Es deber del piloto presentar su kart y equipamiento para las verificaciones técnicas requeridas, y asegurarse de que estos cumplan con las exigencias de homologación, seguridad y reglamentación técnica establecidas por la CIK-FIA y el presente RNC.

Asimismo, el piloto es responsable por el comportamiento de todos los miembros de su equipo (mecánicos, ayudantes, representantes, etc.) durante el evento, y debe evitar que realicen acciones que puedan afectar el normal desarrollo de la competencia o el orden del evento.

Los pilotos deberán asistir a las reuniones obligatorias convocadas por la organización, como la reunión de pilotos, así como someterse, si se les solicita, a controles médicos, antidopaje o de seguridad.

Derechos de los Pilotos

Los pilotos que compiten bajo el presente RNC tienen garantizados los siguientes derechos, en conformidad con los principios establecidos por la FIA y la CIK-FIA:

Tienen derecho a competir en igualdad de condiciones, recibiendo un trato justo y respetuoso por parte de los organizadores, oficiales y demás participantes. Asimismo, tienen derecho a ser informados de forma oportuna sobre todos los aspectos relevantes del evento, incluyendo horarios, resultados, penalizaciones, decisiones técnicas o deportivas y cualquier modificación reglamentaria.

Los pilotos podrán presentar reclamos o apelaciones conforme a los procedimientos establecidos por este reglamento, el CDI y la normativa nacional aplicable. Podrán utilizar videos o fotografías como evidencia, siempre que estén en su formato original y sin edición.

Tienen derecho a recibir las condiciones mínimas de seguridad durante todo el evento, incluyendo la disponibilidad de servicios médicos y protocolos de emergencia. En ningún caso podrán ser obligados a competir si consideran que las condiciones de seguridad no son adecuadas para su integridad física.

Finalmente, los pilotos tienen derecho a que se respete su integridad personal y deportiva, en un entorno libre de discriminación, violencia o coerción, de acuerdo con los principios éticos promovidos por la FIA y SKAPA.

SEGURIDAD DE LOS PILOTOS E IMPLEMENTOS DE SEGURIDAD

La seguridad del piloto es una prioridad fundamental en toda competencia. Todos los pilotos deberán cumplir estrictamente con los siguientes requisitos en cuanto a implementos de protección personal, los cuales deben estar en óptimas condiciones de uso y cumplir con las homologaciones internacionales vigentes.

Casco

Debe estar homologado bajo normas FIA, CIK-FIA o Snell (Snell K2020, SA2020, o superiores). Para pilotos menores de edad, también se aceptarán cascos homologados bajo los estándares Snell CM2020 o Snell CMR2016, específicamente diseñados para niños y jóvenes en deportes de motor. No se permite el uso de cascos con daños visibles o estructuras comprometidas. El casco debe estar correctamente ajustado al tamaño del piloto y mantenerse bien asegurado durante toda la participación en pista.

Collarín cervical (cuello):

Su uso es obligatorio en las categorías Micro, Mini y Promocional, y altamente recomendado para las demás categorías. Debe ser de tipo homologado y proporcionar sujeción sin limitar excesivamente la movilidad del cuello.

Protector de costillas y pecho

De uso obligatorio para todos los pilotos. Debe ser de diseño envolvente y contar con certificación homologada por CIK-FIA (nivel 2 o superior). No se permiten protecciones artesanales o visiblemente deterioradas.

Guantes

Deben ser cerrados, cubrir completamente la mano y la muñeca, y estar fabricados en material resistente y antideslizante, sin roturas ni desgaste visible.

Suit, Mono o overol de karting

Debe ser de una sola pieza, fabricado con materiales adecuados para la práctica del kartismo. Debe cubrir completamente el cuerpo desde el cuello hasta los tobillos y muñecas, y estar homologado por CIK-FIA o diseñado específicamente para kartismo.

Calzado

Botines o zapatos cerrados de kartismo, con suela plana y material antideslizante. Deben cubrir el tobillo y encontrarse en buen estado, sin daños visibles.

Protección adicional

El uso de intercomunicadores, cámaras u otros dispositivos no homologados deberá ser autorizado previamente por la Dirección de Carrera o los Comisarios Técnicos. Se prohíbe el uso de elementos sueltos o adheridos de forma insegura.



Cámaras de video

Se permite el uso de cámaras personales únicamente si están instaladas en el chasis o la carrocería del kart, en una posición segura y aprobada por los oficiales técnicos. No se permite la instalación de cámaras sobre el casco bajo ninguna circunstancia. Todas las cámaras deben estar identificadas con el número del piloto de forma visible.

Prohibición de comunicación durante la competencia

Está estrictamente prohibido cualquier tipo de comunicación con el piloto durante el desarrollo de una sesión oficial en pista (warm-up, clasificación, heats o finales). Esto incluye el uso de radios, auriculares, intercomunicadores, señales electrónicas o cualquier otro sistema de transmisión de información. La única excepción será en caso de autorización expresa por parte de los comisarios deportivos, por razones de seguridad o fuerza mayor.

Verificación técnica

Los oficiales técnicos podrán revisar en cualquier momento los implementos de seguridad. El incumplimiento de estas disposiciones podrá ser motivo de exclusión hasta que se corrija la falta.

CATEGORÍAS NACIONALES

Clasificación por Edad y Motor. Las siguientes categorías son reconocidas oficialmente en las competencias SKAPA:

Categorías	Motor	Llanta	Numeración	Peso - Lbs	Edades
Puffo	Honda GX35	MG SC2	101-199	150	4-7 Años
Micro Kart – U7	Iame Miniswift	MG SC2	101-199	205	6-7-Años
Micro Kart	Iame Miniswift	MG SC2	101-199	225	7-10 Años
Mini Kart	Iame Miniswift	MG SC2	201-299	245	8-13 Años
X30 Junior	Iame X30	MG SC2	301-399	330	11-15 Años
X30 Senior	Iame X30	MG SC2	01-99	365	14 Años min
X30 PRO	Iame X30	MG SC2	01-99	365	14 Años min
X30 Master	Iame X30	MG SC2	401-499	390	32 Años Min
ROK VLR Junior	Rok VLR100	MG SC2	501-599	315	11-15 Años
ROK VLR Senior	Rok VLR100	MG SC2	601-699	355	14 Años min
ROK VLR Master	Rok VLR100	MG SC2	601-699	385	32 Años Min
KZ 125CC	Open*	MG SC2	701-799	395	15 Años min
SHIFTER ROK	Rok Shifter	MG SC2	701-799	385	15 Años min
Tillotson Junior	Tillotson TPP-225RS	MG SC2	801-899	310	11-15 Años
Tillotson Senior	Tillotson TPP-225RS	MG SC2	801-899	330	14 Años min
Tillotson Master	Tillotson TPP-225RS	MG SC2	801-899	380	32 Años Min

Inclusión de Nuevas Categorías SKAPA podrá proponer nuevas categorías o subdivisiones según demanda, desarrollo técnico o inclusión femenina o por peso.

Participación Femenina Las pilotos mujeres podrán participar en todas las categorías. En caso de inscribirse al menos cinco (5) pilotos mujeres en una misma categoría, SKAPA podrá abrir clasificación y premiación separada. Categorías Promocionales y Exhibición SKAPA podrá autorizar categorías promocionales, de demostración o exhibición siempre que no comprometan la seguridad ni el reglamento general.

Pesos Mínimos Cada categoría tendrá un peso mínimo definido anualmente en el Reglamento Nacional del campeonato. Se medirá con piloto y equipo completo al final de cada carrera.

Condiciones Generales de Participación

La cantidad mínima de pilotos para que una categoría exista es de 2 participantes. Si la misma no cumple con la cantidad mínima no se puntuará, ni se contemplará como una fecha puntuable del campeonato, solo como una categoría promocional.

Una vez que un piloto compita en la siguiente categoría por edad en cualquier evento sancionado por SKAPA, deberá continuar compitiendo en esa categoría y ya no podrá competir en la categoría de edad inferior. Se puede permitir un período de prueba de una carrera para determinar la destreza del piloto en el siguiente nivel. Es importante tener en cuenta que SKAPA considera que cada categoría debe ser expresamente respetada en sus rangos de edad sin utilizar un lastre excesivo.

SKAPA podrá, de manera excepcional y previa evaluación individual, autorizar la participación de un piloto en una categoría cuya edad mínima o máxima no corresponda con la establecida en el reglamento. Esta facultad es discrecional y exclusiva de SKAPA, quien se reserva el derecho de aceptar o rechazar la solicitud sin que ello constituya precedente alguno.

Para la concesión de esta excepción se considerarán los siguientes criterios:

- Estatura y peso del piloto
- Nivel de experiencia y rendimiento deportivo
- Condiciones específicas de la categoría en cuestión (tales como número de participantes)
- Cantidad de lastre requerido para alcanzar el peso reglamentario

La seguridad del piloto y de los demás competidores será siempre el factor prioritario en la toma de esta decisión. Esta excepción no implica la modificación del reglamento general ni genera derechos adquiridos para futuras participaciones.

UNIÓN DE CATEGORÍAS

En caso de que el número de pilotos inscritos en una o más categorías no cumpla con el mínimo establecido por la organización para disputar una manga de forma independiente, SKAPA podrá autorizar la unión de dos o más categorías en pista. Esta decisión será comunicada oficialmente por el Director de Carrera como parte del desarrollo operativo del evento. La unión será únicamente para fines logísticos y de uso del trazado, manteniéndose la clasificación, puntuación y premiación de cada categoría por separado. SKAPA podrá establecer restricciones o lineamientos adicionales para garantizar la seguridad y equidad deportiva en estas situaciones.

PRÁCTICAS OFICIALES

Serán llevadas a cabo cuando lo indique el itinerario del evento y sea autorizado por el director de carrera. Es obligatorio el uso del transponder AMB previamente registrado. Las prácticas controladas serán por categorías de acuerdo al itinerario. Sólo los pilotos de la categoría de turno podrán hacer uso de la pista. Al finalizar cada sesión de prácticas controladas, el director del evento sacará la bandera de cuadros y los pilotos deberán ingresar al parque cerrado.

PRE-CARRERA

Los pilotos o mecánicos autorizados entregarán el formulario técnico del kart previo a la clasificación en donde establecerá toda la información técnica relevante del piloto y el kart de cada categoría. El Comisario Técnico le aprobará y firmará y el piloto o mecánico se le entregará una copia firmada junto con los precintos correspondientes para el debido sello de su kart y motor. El piloto o mecánico tendrá la responsabilidad de sellar su kart y su chasis. Sólo se podrán registrar hasta dos motores por piloto y es responsabilidad del mismo, presentarlos ante el comisario y asegurarse de que estén precintados, previo al inicio del evento. Todo motor que no cuente con un precinto suministrado por el comisario técnico no podrá competir en el evento. En caso tal de que un piloto requiera cortar el precinto de su motor para realizar reparaciones al mismo durante el transcurso del evento, deberá informar primero al inspector técnico, quien autorizará el corte y pondrá un precinto nuevo al motor luego de ser reparado. Este cambio generará una penalización. Esta situación también aplica para el cambio por el segundo motor registrado.

NEUMÁTICOS

El comisario técnico podrá solicitar el juego de neumáticos de carrera otorgado al piloto con el pago de inscripción, para confirmar su correspondencia a través del código de barra y marcarlas. Cada piloto sólo podrá utilizar el juego de neumáticos provisto por SKAPA para la fecha determinada. Adicionalmente, cada piloto podrá contar con un (1) juego de neumáticos de lluvia, en caso de ser necesario. En caso de pinchadura o rotura de un neumático, se permitirá la utilización de un (1) reemplazo siempre y cuando no sea nuevo, previa autorización del comisario técnico. Será prohibido alterar de cualquier forma (rayar, hacer surcos, calentar, aplicar químico, etc.) la superficie de los neumáticos.

REUNIÓN DE PILOTOS

Se realizará en el lugar y a la hora especificada en el Reglamento Particular del evento. Todos los pilotos deben presentarse con su uniforme y equipo de seguridad completo de acuerdo al presente reglamento. La asistencia a la Reunión de Pilotos es obligatoria para todos los pilotos. Es obligatoria la asistencia a cualquier otra reunión que sea convocada por el Director de Carrera.



PRACTICA CLASIFICATORIA (HAPPY HOUR)

Sesión oficial y cronometrada, previa a la clasificación, en la que los pilotos deberán participar con sus karts en condiciones reglamentarias. Su principal objetivo es establecer la parrilla de salida para la sesión de clasificación correspondiente. La duración de esta sesión será determinada en el reglamento particular del evento. El uso de neumáticos nuevos está permitido, pero no es obligatorio. Durante esta sesión, el kart debe cumplir con la normativa técnica correspondiente a su categoría.

CLASIFICACIÓN

Se otorgará un tiempo establecido no mayor a 6 minutos y no menor a 3 vueltas a cada categoría para clasificar, de acuerdo al Reglamento Particular del evento. No se podrá retrasar la entrada a la pista para clasificar. El piloto que entra a clasificar y luego salga al parque cerrado o pre-parrilla, no podrá ingresar nuevamente a la pista. Finalizada su clasificación, el piloto tendrá que ingresar al parque cerrado para ser pesado e inspeccionado. En caso de que el piloto no cuente con los respectivos precintos de inspección técnica en su chasis o motor, el mismo será descalificado automáticamente. Se tomará el mejor tiempo cronometrado para establecer el orden en la parrilla de salida de la primera sesión de competencia. En caso de empate en los tiempos de clasificación de dos o más pilotos, se tomará el segundo mejor tiempo para definir las posiciones.

PARRILLA DE SALIDA

Cada vez que se ingrese a la pre parrilla habrá que entrar con el bumper delantero desmontado, repostar combustible y luego montar el bumper frente de un oficial. Bajo ninguna condición se obviará este procedimiento. La llamada para formar la pre-parrilla de salida se dará 10 minutos antes de cada manga. En el primer heat clasificatorio, el pole man tendrá la opción de escoger el lado, solo pudiendo intercambiar con el segundo lugar. Todos los demás, mantienen su posición. Los pilotos sancionados con tiempos de clasificación registrados tendrán prioridad sobre los pilotos que no tengan tiempos de clasificación registrados. En caso de haber más de un piloto sancionado con tiempo de clasificación registrado, la posición de salida será determinada por el tiempo de clasificación. En caso de haber más de un piloto sin tiempo de clasificación, la posición de salida será determinada de acuerdo a la posición del piloto en el campeonato. La pre-parrilla se formará en el área indicada para este propósito. El encendido de los motores se anunciará un minuto antes de la salida de los karts a la pista a través de un aviso o un letrero de 1 minuto. Una vez cumplido ese minuto se permitirá la salida de los karts a la pista. La pre-parrilla se cierra en el momento que se autoriza la salida de los karts a la pista. El piloto que no esté presente al momento del cierre de la pre-parrilla, perderá su posición y saldrá desde el área de pre-parrilla al final de la fila en la primera vuelta de formación o después de dada la partida de la carrera pero solo dentro de la primera vuelta de carrera. Luego de completada una vuelta de carrera por el líder de la manga, ningún piloto podrá salir a competir en esa manga. De hacerlo, se le descalificará de la manga. Ninguna reparación o ajuste del kart podrá ser realizada por ayuda externa al piloto desde el momento en que se da la orden de iniciar la(s) vuelta(s) de formación de los karts. Sólo se permitirá la ayuda de empujadores en la categoría KZ. Así como también, se permiten los arrancadores de motores si así se requiere. Los empujadores sólo pueden empujar los karts desde su posición en la pre-parrilla hasta la entrada a la pista. Ningún piloto podrá recibir ayuda adicional en el área de pre-parrilla. En caso que un piloto tenga algún desperfecto en su kart, deberá moverlo fuera del área de pre-parrilla.

VUELTAS DE CALENTAMIENTO Y FORMACIÓN

Toda sesión oficial o carrera (Heat, Super Heat o Final) será precedida por una vuelta de calentamiento y una vuelta de formación antes de la señal de salida.

No se permiten Hot Pits. Cualquier piloto que ingrese al área de pits durante estas vueltas no podrá reincorporarse y quedará fuera de la sesión o carrera correspondiente.

Es responsabilidad de cada piloto tomar y mantener su posición correcta de parrilla antes de la línea de desaceleración (línea roja), la cual constituye la Commitment Line de formación.

A partir del cruce de esta línea queda estrictamente prohibido:

- Zig-zag o movimientos laterales,



- Frenadas bruscas para generar temperatura,
- Aceleraciones o desaceleraciones con el mismo fin.

Desde ese punto, los pilotos deberán mantener su posición y trayectoria hasta la señal de salida.

El Director de Carrera podrá:

- Ordenar vueltas adicionales de formación, o
- Reiniciar el procedimiento con el orden original de parrilla, si considera que la formación no es satisfactoria o que un piloto perdió su posición por acción de otro.

Durante las vueltas de calentamiento y formación:

- No se permite asistencia externa en pista.
- Cualquier piloto que reciba ayuda para reincorporarse será descalificado, salvo en Micro Kart y Mini Kart, donde los oficiales podrán asistir por seguridad.

Cualquier maniobra peligrosa o antideportiva durante estas vueltas será sancionada por el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos.

PARTIDA DE LA MANGA (MODALIDAD PARADA)

La modalidad de partida parada se utilizará sólo para las categorías de cambios. Cada piloto ocupará el cajón que le corresponda en la parrilla de salida. Ningún piloto podrá dejar uno o varios cajones vacíos en frente, a menos que el mismo corresponda a un piloto que no pudo ocupar su posición en la parrilla de salida. Una vez todos los karts hayan ocupado su correspondiente cajón en la parrilla y estén completamente detenidos, el banderillero levantará la mano sin bandera verticalmente y la bandera verde apuntando hacia abajo completamente a lado de su pierna. En ese momento comenzará una ventana de 5 segundos. La partida se indicará por medio de la bandera verde ondeada en cualquier momento durante esa ventana de 5 segundos. Si un kart inicia su marcha antes del banderazo o luz verde, se considerará robo de partida.

PARTIDA DE LA MANGA (MODALIDAD ANDANDO)

Para la modalidad de partida andando, se establecen dos carriles de formación. En la pista estarán marcadas una línea roja, que indica el punto de desaceleración, y una línea amarilla, que marca el punto de aceleración, ambas antes de la línea de meta.

Durante la vuelta de formación, al llegar a la línea roja, todos los pilotos deben reducir la velocidad al mínimo (ralentí), especialmente el líder, para permitir que la parrilla se compacte. En este momento, los pilotos deben alinearse correctamente en sus respectivos carriles de acuerdo a su posición de salida, manteniendo un orden alternado. Queda prohibido cruzar parcial o totalmente las líneas que separan los carriles de formación, y se sancionará si se deja un espacio mayor a un kart entre competidores.

El líder, siempre a velocidad de ralentí, conducirá el pelotón hacia la zona de partida. Esta zona comienza en la línea amarilla de aceleración y se extiende hasta la línea de meta. Una vez el líder haya pasado la línea amarilla, podrá decidir el momento exacto para iniciar la aceleración. En ese instante, el banderillero agitará la bandera verde, dando inicio oficial a la carrera y permitiendo a todos los pilotos romper formación.

Si un piloto que no sea el líder acelera antes de que el líder lo haga o antes de cruzar la línea amarilla, se considerará como robo de partida y será penalizado conforme a lo estipulado en este reglamento.

CARRERA

Si un piloto es rebasado dos veces por el líder de la carrera, se le señalará con una bandera negra y tendrá que abandonar la pista, dirigiéndose de inmediato al área de parque cerrado. Esta acción no se considerará una descalificación, y el piloto podrá recibir los puntos que le correspondan siempre que haya cumplido con el mínimo de vueltas requerido.

ZIG ZAG O WEAIVING

No se permitirá más de un cambio de dirección para defender la posición en pista. Cualquier piloto que busque la entrada a la curva en la línea de carrera habiendo defendido la posición previamente fuera de línea de carrera debe dejar al menos el ancho de un kart entre su propio kart y el borde externo de la pista.

PROCEDIMIENTO DE SLOW

Se desplegará la señal "SLOW" junto con banderas amarillas estáticas en todos los puestos. Todos los pilotos deberán reducir la velocidad, mantener sus posiciones sin adelantar y circular en fila india con máxima precaución.

El final del procedimiento será indicado mediante el retiro de las señales "SLOW" y de las banderas amarillas. El líder deberá mantener el ritmo y será su responsabilidad y su derecho reanudar la carrera cuando lo considere, únicamente dentro del tramo comprendido entre la línea de compromiso (línea roja) y la línea de aceleración. Ningún otro piloto podrá acelerar ni intentar reanudar la carrera antes que el líder.

La reanudación se señalará con bandera verde en el puesto de control.

Toda infracción a este procedimiento será sancionada.

BANDERAS

Será obligatorio que todo piloto respete las banderas en todo momento.

	Verde agitada: Inicio de la manga. Via libre
	Amarilla: Peligro en la pista, manejar con precaución, prohibido rebasar.
	Azul: Piloto está a punto de ser rebasado, mantener su línea y disminuir la velocidad para permitir el pase.
	Negra con círculo naranja: Desperfecto mecánico o piloto rebasado 2 veces, debe entrar al parque cerrado.
	Negra estática: Descalificación, entrar al parque cerrado de inmediato.
	Negra con blanco: Advertencia a sanción por actitud antideportiva, estamos observando.
	Roja: Manga detenida, detener el kart inmediatamente (de manera segura para evitar accidentes)
	Amarilla con líneas rojas: Superficie resbalosa.
	Blanca: presencia de un kart o vehículo lento en la pista. Precaucion.
	Cuadros: Fin de la manga o sesión.

Bandera amarilla estática

Señal de precaución. Indica que hay un incidente fuera de la línea de carrera. Se debe reducir la velocidad y no se permite adelantar.

Bandera amarilla agitada

Indica peligro inmediato en pista. El piloto debe reducir considerablemente la velocidad, estar preparado para detenerse si es necesario y no adelantar.

Doble bandera amarilla agitada

Indica un incidente grave o pista obstruida. Se requiere una reducción de velocidad significativa y máxima precaución. No se permite adelantar bajo ninguna circunstancia.

Estas señales deben ser estrictamente acatadas. Su incumplimiento podrá acarrear sanciones según lo estipulado en el reglamento deportivo y técnico correspondiente.

BANDERA ROJA

De ser necesario, el director de carrera podrá detener el heat por un accidente o por cualquier otra razón de fuerza mayor, se mostrará la bandera roja y todos los pilotos deberán detenerse inmediatamente de manera segura en el lugar en que se encuentren.

Tabla de validez según porcentaje de vueltas completadas:

Condición al momento de detención:

- Menos de 2 vueltas completadas → Manga eliminada y reiniciada completamente. Puntuación: No aplica.
- Entre 2 vueltas y menos del 75% de la distancia → Manga reanudada en fila india. Puntuación: Se mantiene, si se reanuda.
- 75% o más de la distancia completada → Manga finalizada con resultado válido. Puntuación: Completa.

Si al momento de la detención se ha completado al menos el 75% de la distancia programada de carrera, la misma se dará por finalizada y será considerada válida, otorgando la puntuación completa correspondiente. En ese caso, los resultados serán los de la vuelta anterior a la bandera roja.

Si al momento de la detención se han completado más de dos (2) vueltas pero menos del setenta y cinco por ciento (75%) de la manga, la misma se reanudará manteniendo las posiciones de la vuelta anterior a la bandera roja. La largada será en fila india conforme a dichas posiciones.

Durante la detención, ningún kart podrá ser reparado, modificado ni removido del parque cerrado.

Para la partida, el líder de la fila india deberá mantener el ritmo y será su responsabilidad y su derecho iniciar la carrera cuando lo considere, únicamente entre la línea de compromiso (línea roja) y la línea de aceleración. Ningún otro piloto podrá acelerar antes que el líder. La señal de reanudación será dada mediante bandera verde en el puesto de control de meta.

Toda infracción a este procedimiento será sancionada.

Si por razones de fuerza mayor no es posible reanudar la manga y se han completado más de 2 vueltas pero menos del 75% de la distancia programada, la manga podrá ser dada por terminada y la puntuación otorgada será parcial (equivalente al 50% de los puntos correspondientes).

Si al momento de la detención no se han completado 2 vueltas, la manga se reiniciará en su totalidad de acuerdo al orden original de la parrilla y la manga que fue detenida se eliminará por completo. Los karts podrán ser retirados del parque cerrado previa autorización por el director de carrera.

La nueva manga reiniciará con un mínimo de 10 minutos después del momento de la detención, o cuando las condiciones así lo permitan. El procedimiento de partida será el previamente establecido.



Ningún piloto podrá recibir la ayuda de un banderillero durante las vueltas de carrera, en caso de despiste, para reingresar su kart en la pista, a excepción de los pilotos de las categorías Micro Kart y Mini Kart. Todo piloto que reciba la ayuda de un tercero, estará automáticamente descalificado.

INSPECCIÓN FINAL Y PESAJE

Al finalizar cada manga todos los pilotos tendrán que dirigirse directa e inmediatamente al parque cerrado, en donde deberán apagar sus respectivos motores para los procesos de inspección y pesaje. Un oficial tomará fotos y registrará el estado de todas las defensas de los karts o Push Back bumpers (PBB) para sus debidas sanciones. Un soporte retraído, 3 segundos; los dos soportes retraídos 5 segundos. (Sanción sin reclamo ni apelación) Cualquier piloto que sea sorprendido tratando de meter el bumper a su posición original después de un heat será descalificado del mismo. Los pilotos no podrán ingerir alimentos o líquidos hasta que no hayan sido pesados. Los pilotos no podrán retirar o adicionar al kart ningún objeto o parte del mismo antes de haber sido pesado. No se permite la presencia de mecánicos o ayudantes en la entrada al parque cerrado entre el área de pesaje y la rampa de acceso a la misma, a menos que el kart llegue al pesaje no habiendo terminado la manga por accidente o desperfecto mecánico. Cualquier acercamiento de mecánicos o personal de apoyo al kart o a los pilotos mientras estos estén a órdenes del oficial de parque cerrado, será considerado como una infracción seria al reglamento y ocasionará la descalificación del piloto de la manga o el evento. El oficial del parque cerrado pesará e inspeccionará a todos los pilotos que compitieron en la manga. El oficial del parque cerrado pesará un máximo de dos (2) veces cada kart con su piloto y equipo de seguridad completo y anotará el peso en la hoja de control. En caso que un piloto considere que la pesa no está operando correctamente, puede solicitar la verificación de la misma utilizando el peso de referencia. Luego de la verificación, se volverá a pesar sólo una vez más y el peso registrado será anotado en la hoja de control. El piloto que ya ha sido inspeccionado y pesado, deberá retirarse del parque cerrado para permitir la inspección y pesaje de otros pilotos. Una vez culmine cada manga final de cada categoría, se inspeccionarán los motores (y todas sus partes accesorias) y el chasis (y todas sus partes accesorias) de los tres (3) primeros lugares de la misma. También, se retendrá el 4to lugar por si alguno de los anteriores no cumple con la inspección. El director de carrera o comisario técnico podrá solicitar la inspección cuidadosa de cualquier otro kart a su completa discreción. A instancia del director de carrera o comisario técnico, los pilotos o equipos tendrán que facilitar la ayuda de su(s) mecánico(s) para llevar a cabo los trabajos de desarmado e inspección de sus kart. Tanto el director de carrera como el comisario técnico del evento, tendrán la potestad de aplicar sanciones inmediatas a todos aquellos pilotos que no pasen la inspección técnica. El comisario técnico y comisarios deportivos podrán solicitar el retiro del motor o los motores para su embalaje, custodia y revisión en un día de la semana posterior a la carrera. El día y hora de la revisión será anunciado por la Comisión Técnica por lo menos 48 horas antes para procurar que todos los involucrados puedan estar presentes en la revisión.

CASOS DE LLUVIA

En caso de lluvia, será el director de carrera el que decidirá si la sesión de clasificación o manga respectiva se considera condición de lluvia. El director de carrera otorgará 15 minutos para permitir el cambio de neumáticos para piso seco a neumáticos para lluvia. Si la sesión de clasificación o el heat es declarada como condición de lluvia, será obligatorio que todos los pilotos coloquen neumáticos para lluvia. Si un piloto no tiene neumáticos para lluvia, o no las puede colocar en su kart, no podrá salir a correr. Si por motivos de lluvia, el director de carrera decide detener una manga en proceso, se usará el mismo criterio usado en una manga detenida por bandera roja para determinar si se declara terminada o si vuelven al paddock para el cambio de neumáticos y volver a formar la parrilla de salida. Cuando la lluvia se detenga, es el director de la carrera el que decidirá cuándo se vuelve a colocar neumáticos para piso seco.

CRONOMETRAJE Y RESULTADOS



Es obligatorio el uso del transponder de MyLaps tanto para el cronometraje de los tiempos de clasificación como para el registro de vueltas y posiciones en cada manga. Todos los transponders tendrán que ser instalados en la parte posterior del asiento del kart a una altura máxima de 30 cm medida desde el piso. Sólo se considerarán los tiempos y posiciones registrados en el sistema AMB de MyLaps para definir las posiciones de clasificación y de cada heat. En caso que el piloto salga a clasificar o competir sin el transponder de MyLaps o que el mismo no registre los tiempos, posiciones o vueltas en el sistema Orbits de MyLaps, el piloto ocupará la última posición en la clasificación o manga particular. Los resultados oficiales se obtendrán por medio del sistema AMB de MyLaps. Los resultados serán entregados por los oficiales de cómputo al director de carrera y este se los comunicará por el grupo de difusión en medios impresos y digitales.



Sistema de Puntuación Oficial SKAPA

En cada una de las fechas puntuables del campeonato se generará una clasificación general que refleje el rendimiento acumulado de cada piloto en las diferentes fases del evento (Clasificación, Heat Clasificatorio, Super Heat y Final). Esta clasificación servirá como base para la asignación de puntos según el sistema establecido. La atribución de puntos se realizará según la siguiente escala:

Puesto	Clasificación	Heat Clasificatorio	Super Heat	Final
1°	5	10	15	25
2°	4	9	12	20
3°	3	8	10	16
4°	2	7	8	13
5°	1	6	7	11
6°	0	5	6	10
7°	0	4	5	9
8°	0	3	4	7
9°	0	2	3	6
10°	0	1	2	5
11°	0	0	1	4
12°	0	0	1	4
13°	0	0	1	3
14°	0	0	1	2
15°	0	0	1	1

La modalidad oficial del campeonato será a través de Clasificación, Heat Clasificatorio(Opcional), Super Heat y Final:

La Clasificación definirá el orden de partida del Heat Clasificatorio o Super Heat y otorgará puntos directos según la tabla.

El Heat Clasificatorio podrá otorgar puntos adicionales. Podrá haber uno o mas de un Heat Clasificatorio determinado por el Reglamento Particular.

El Super Heat también otorgará puntos y determinará el orden de salida para la Final.

En caso de empate en dicha sumatoria, se aplicarán los siguientes criterios de desempate, en orden:

- Mejor posición en la Super Heat
- Mejor posición en el Heat Clasificatorio
- Mejor tiempo en la Clasificación
- Sorteo

La Final dictará el resultado oficial del día. La puntuación para el campeonato será la sumatoria de los puntos obtenidos durante el día en Clasificación, Heat Clasificatorio, Super Heat y Final.

Condiciones especiales:

Los formatos de carrera y el sistema de puntuación podrán ser modificados previa notificación formal en el Reglamento Particular de cada evento.

Las categorías de motores de 4 tiempos correrán dos Heats Clasificatorios, ambos con la misma escala de puntuación establecida en la tabla correspondiente.

Para sumar puntos en cualquier sesión puntuable, el piloto deberá haber tomado la salida oficial (bandera verde o semáforo) y completar al menos el 50% de las vueltas del líder más una (1) vuelta completa.



Ningún piloto podrá participar directamente en la Final sin haber participado previamente al menos en la sesión de Clasificación o en la Prefinal.

Se eliminará la peor fecha del campeonato por piloto, salvo que tenga descalificación técnica o deportiva en Clasificación, Heats, Super Heat, Final o fecha completa.

Para ser declarado Campeón o Subcampeón, un piloto debe participar en al menos el 60% de las fechas del campeonato.

Desempates en la Clasificación del Campeonato

En caso de empate en la sumatoria total de puntos del campeonato entre dos o más pilotos, se aplicarán los siguientes criterios de desempate en el orden indicado:

1. Mayor número de mejores posiciones finales en las carreras válidas (mayor cantidad de primeros lugares, luego segundos, terceros, etc.).
2. Mejor promedio de posición final en todas las competencias válidas tomadas en cuenta para la clasificación del campeonato (sin incluir descartes).
 - *Este promedio se calcula sumando las posiciones finales de cada carrera válida y dividiendo entre la cantidad de competencias consideradas. Un promedio más bajo indicará un mejor desempeño general.*
3. Mejor resultado en la última competencia válida en la que los pilotos empatados hayan participado en común.
4. En caso de persistir el empate, se utilizará como criterio adicional el mayor número de pole positions obtenidas por el piloto a lo largo del campeonato.



ESCALA DE SANCIONES APLICABLES

Las siguientes sanciones podrán ser aplicadas por el Director de Carrera y/o el colegio de comisarios de acuerdo a la falta realizada. El Piloto que incurra en más de una sanción durante una misma manga se le penalizará por cada falta que haya cometido y será sumatoria.

Se utilizaran los siguientes criterios para penalizar:

Si es previo a una manga se penalizará con posiciones en la parrilla de salida de la siguiente manga del evento actual o futuro.

Si es durante una manga se penalizará bajando posiciones con respecto a su posición de llegada.

Se utilizará el criterio de penalización de acuerdo a la posición final del piloto afectado.

Toda falta cometida, por causas de conductas antideportivas, serán acumulables a lo largo de la temporada.

La escala de sanciones serán aplicada según la gravedad o la reincidencia de la falta.

	Descripción de la sanción
A	Amonestación escrita.
B	Multa de B/. 50.00. (Cincuenta dólares)
B2	Multa de B/. 150.00. (Ciento Cincuenta dólares)
B3	Multa de B/. 250.00. (Doscientos Cincuenta dólares)
C1	Penalización de 3 segundos agregados a su tiempo final de carrera.
C2	Penalización de 5 segundos agregados a su tiempo final de carrera.
C3	Penalización de 10 segundos agregados a su tiempo final de carrera.
C4	Penalización de 30 segundos agregados a su tiempo final de carrera
C5	Posiciones
D	Descalificación de clasificación o una manga.
E	Descalificación del evento.
F	Descalificación del campeonato.
G	Suspensión o exclusión deportiva de SKAPA

5.

RÉGIMEN DE SANCIONES DISCIPLINARIAS

Las faltas que se cometan por parte de los pilotos o sus acompañantes serán sancionadas de acuerdo al siguiente régimen de sanciones disciplinarias de SKAPA:

No.	FALTA COMETIDA	SANCIÓN		
1	Irrespetar los Reglamentos del SKAPA	A – B – B2 – B3 – C – C2 – C3 – C4 – C5 – D – E – F – G		
2	Efectuar alteraciones en los karts no permitidas por los reglamentos.		D	E
3	No contar con un extintor en área de Pits. Requerimiento mínimo: 3lb, regulación ABC.	B1	B2	
4	Irrespetar las indicaciones de la organización del evento.	C3	D	F
5	Agredir verbalmente a la organización deportiva, otros competidores o público asistente.	C	D	E
6	Agredir físicamente a la organización deportiva, otros competidores o público asistente.	E	F	
7	Ingresar automóviles particulares al área de Paddocks mientras el mismo se mantenga cerrado	B	E	F
8	Protestar en público alguna decisión de la Organización Deportiva.	A	B	D
9	Difundir públicamente información falsa o difamatoria contra el deporte de los motores y/o sus directivos u organización.	B	C	F
10	Faltas cometidas por ayudantes, mecánicos, familia o invitados.	B	D	E
11	Presentar documentos alterados o con información falsa.		B	D
12	Competir bajo los efectos de alcohol, drogas y/o sustancias ilícitas.		E	F
13	Fumar o libar bebidas alcohólicas en lugar o momento prohibido.	B	E	F
14	Consumir drogas, estimulantes o sustancias ilícitas.		E	F
15	Beneficiar o perjudicar deliberadamente a otro competidor, individualmente o en conjunto con otros competidores.	D	E	F
16	Conducción de kart no registrado o inscrito bajo otro piloto.		E	
17	No cumplir con los requisitos del kart.		D	E
18	No asistir a la reunión de pilotos			C
19	No portar publicidad de los patrocinadores del evento.			E
20	No portar cintillo durante el evento.	B	C	E
21	No portar el uniforme completo		D	E
22	Acudir al pódium a recibir premio sin uniforme o no acudir a la premiación (NO SE PRESENTO)			B
25	Conducir sin las medidas obligatorias de Seguridad			D
26	Ingreso a la pista sin autorización del director.	B	D	E
27	Invadir o transitar por la pista de competencias sin autorización durante el evento.	B	D	E
28	Manejo mal intencionado, brusco o imprudente.	D – E – F – G		
29	Choque intencional o accidental que incida en posición de otro piloto.	C – C2 – C3 – C4 – C5 - D – E – F - G		
30	Obstaculizar intencionalmente (movimiento en zig zag)	C		
31	No respetar señales de bandera.	C – C2 – C3 – C4 - C5 - D – E		

32	Conducir en sentido contrario de la pista o del parque cerrado.	D		
33	Ingresar a la pista o retirarse de la misma sin precaución.	C – C2 – C3 – C4 - C5 - D		
34	No conservar puesto de salida antes de la señal de partida.	C – C2 – C3 – C4 - C5 - D		
35	No respetar puesto de salida.			
36	Separarse más de lo permitido del kart de adelante al momento de la partida.	C – C2 – C3 – C4 - C5 - D		
37	Cambiarse de carril en la partida antes de la bandera verde que anuncia la partida.	C – C2 – C3 – C4 - C5 - D		
38	Recibir asistencia en la parrilla de salida o en la pista sin autorización.	C		
39	Partida en falso o robo de partida.	C2 - C3		
40	Utilizar y/o transitar por atajo.	C	D	E
41	Abandonar el kart en pista y/o en sitio peligroso.		B	D
42	Soltar accidentalmente una pieza de metal o que contenga metal.	C – C2 – C3 – C4 - C5 - D		
43	Soltar intencional una pieza de metal o que contenga metal.	D		
44	No cumplir con peso de la categoría o no registrar peso.	D		
45	Ingerir líquido o alimento antes del pesaje	D		
47	Retirar o agregar peso al kart antes del pesaje	D		
48	Presencia o acercamiento de mecánicos o ayudantes antes de pesaje		C4	D
49	Rehusarse al pesaje.			D
50	No asistir a la revisión técnica post evento.			E
51	Usar neumáticos no marcados o alterados de cualquier forma	D	E	
52	Alargar o retrasar intencionalmente la partida.	B	C4	D

PROCESO DE RECLAMOS Y APELACIONES

DISPOSICIONES GENERALES

Todo piloto, equipo o competidor inscrito tiene derecho a presentar reclamos y apelaciones conforme al presente capítulo.

Todos los procedimientos deberán basarse en hechos verificables y en el cumplimiento de los reglamentos deportivos, técnicos y administrativos.

El desconocimiento de los reglamentos no exime de su cumplimiento.

Las sanciones de carácter técnico emitidas por los Comisarios Técnicos o por el jefe de Técnica serán definitivas y no podrán ser reclamadas ni apeladas.

RECLAMOS

Tipos de Reclamos

- a) Deportivos
- b) Administrativos
- c) Técnicos (solo sobre procedimientos previos a una sanción, no sobre sanciones ya aplicadas)

Las sanciones técnicas basadas en mediciones, verificaciones, pesos, componentes, sellos, inspecciones o elementos regulados no podrán ser reclamadas ni apeladas bajo ninguna circunstancia.

Requisito Obligatorio de Pruebas

Todo reclamo deberá estar acompañado de pruebas claras, preferiblemente en video. En ausencia de pruebas o evidencia, el reclamo no será admitido.

Los reclamos no aplican para revocar sanciones técnicas, aun cuando se presenten videos o evidencia.

Límite de Reclamos por Día

Cada piloto solo podrá presentar un (1) reclamo por día de competencia.

Forma de Presentación

El reclamo deberá presentarse por escrito con evidencias adjuntas.

Costos y Forma de Pago

Todo reclamo tendrá un costo de USD 300.

Plazos

Hasta 30 minutos después de resultados provisionales.

Queda prohibido presentar reclamos contra sanciones técnicas, independientemente del plazo.

Trámite y Resolución

Revisión exclusiva de los Comisarios Deportivos. Reclamos contra sanciones técnicas serán rechazados automáticamente.

APELACIONES

Derecho a Apelar

Las sanciones técnicas no son apelables bajo ninguna circunstancia.

Requisito de Pruebas

Toda apelación requiere evidencia verificable, preferiblemente video.

Requisitos Formales

Formulario oficial, evidencia y pago.

Depósito y Forma de Pago Depósito obligatorio de USD 300.

Plazos

Generalmente 48 horas posteriores al evento.

COMITÉ DE APELACIONES ASAI

ASAI contará con un Comité de Apelaciones encargado de resolver todas las apelaciones válidas.

Efectos y Decisión Final

El comité podrá confirmar, modificar o revocar decisiones. No podrá procesar apelaciones relacionadas con sanciones técnicas.

DISPOSICIONES FINALES

La inscripción implica aceptación total del procedimiento.

Las decisiones técnicas son finales, irrevocables y no están sujetas a reclamo ni apelación. Cualquier intento de apelar una sanción técnica será rechazado.

PUBLICIDAD OBLIGATORIA

La publicidad obligatoria será la indicada por SKAPA en el diagrama oficial de ubicación de stickers, el cual será publicado como ANEXO y tendrá carácter obligatorio.

SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD

Todo usuario reconoce los riesgos inherentes al kartismo y participa bajo su propio riesgo. Es obligatorio firmar la exoneración de responsabilidad civil antes de ingresar a pista.

Los daños ocasionados a las instalaciones, vehículos o terceros deberán ser cubiertos por el responsable.

El personal de pista y dirección técnica podrá retirar de pista a cualquier usuario que incumpla las normas o represente un peligro

CONTROL DEPORTIVO Y RÉGIMEN DISCIPLINARIO

Autoridad Disciplinaria

El Director de Carrera, los Comisarios Deportivos y el Colegio de Comisarios, según corresponda, serán los responsables de aplicar las disposiciones disciplinarias durante el evento. Estas autoridades podrán imponer sanciones conforme al presente reglamento y al Código Deportivo Internacional (CDI) de la FIA.

Sanciones y Penalizaciones

Toda infracción a las normas deportivas o técnicas será sancionada conforme al Código Deportivo Internacional (CDI) de la FIA, especialmente lo establecido en el Artículo 12. Se entiende por sanción cualquier medida disciplinaria impuesta por una autoridad deportiva competente en respuesta a un incumplimiento.

Las sanciones podrán incluir, entre otras, amonestaciones, multas, penalizaciones de tiempo, pérdida de posiciones, exclusión o suspensión (CDI Art. 12.2).

Principio de proporcionalidad

Las penalizaciones se aplicarán de forma proporcional a la gravedad de la falta, sus consecuencias y el perjuicio causado, conforme al Artículo 12.4.1 del CDI, asegurando justicia deportiva y equidad en la competencia.

Sanciones acumulativas

Si un piloto incurre en más de una infracción durante la misma sesión o evento, las sanciones podrán ser acumuladas, aplicando de forma independiente por cada falta cometida.

Derecho a ser oído

Todo piloto o equipo sancionado tendrá derecho a ser escuchado, presentar su descargo y solicitar revisión ante el Colegio de Comisarios, siempre que el procedimiento de apelación esté habilitado por el reglamento particular del evento o las disposiciones de SKAPA.

Cumplimiento de sanciones

Las sanciones impuestas deberán cumplirse según los términos y tiempos establecidos. Si una sanción no puede cumplirse dentro del evento en curso, se trasladará al siguiente evento en que participe el piloto, salvo disposición distinta del Colegio de Comisarios.

DISPOSICIONES FINALES

Interpretación del Reglamento

La interpretación y aplicación de este reglamento será competencia exclusiva de SKAPA y del Colegio de Comisarios en cada evento. En caso de ambigüedad o conflicto, se priorizará el espíritu deportivo, la seguridad y la equidad competitiva.

Modificaciones

SKAPA se reserva el derecho de modificar total o parcialmente el presente reglamento, con el fin de adaptarlo a nuevas realidades técnicas, deportivas o logísticas. Toda modificación será publicada oficialmente y comunicada a los participantes con la debida antelación.

Casos No Previstos

Cualquier situación no contemplada en este reglamento será resuelta por SKAPA en conjunto con el Colegio de Comisarios, basándose en el Código Deportivo Internacional (CDI) de la FIA y el Reglamento Deportivo de la CIK-FIA.

Obligatoriedad

El desconocimiento de este reglamento no exime a los participantes de su cumplimiento. La inscripción a cualquier competencia organizada por SKAPA implica la aceptación total de las disposiciones aquí contenidas.

Entrada en Vigencia

El presente reglamento entra en vigencia a partir de su fecha de publicación oficial y se mantendrá activo hasta que una nueva versión lo reemplace.