

# CAMPEONATO FUEGUINO DE KARTING



## REGLAMENTO DEPORTIVO Año 2026

**ASOCIACIÓN PRO KARTING USHUAIA 2000**

**ASOCIACIÓN FUEGUINA DE KARTING**

El presente Reglamento Deportivo entra en vigencia el 1º de enero de 2026 y reemplaza a todo otro reglamento deportivo/administrativo similar emitido con anterioridad.

En el año 2026 el Campeonato Fueguino de Karting será organizado y fiscalizado por la Asociación Civil Pro Karting Ushuaia 2000 y la Asociación Fueguina de Karting.

Categorías: PROMOCIONAL, CADETE, JUNIOR, SENIOR, CAJEROS.

---

## CAPÍTULO 1: CONCEPTOS GENERALES

---

- **ARTÍCULO 1: NOMENCLATURAS Y DEFINICIONES GENERALES**

La nomenclatura, definiciones y abreviaturas indicadas a continuación, serán adoptadas en el presente Reglamento Deportivo, en sus anexos y en toda otra documentación, y serán de uso general.

- ❖ APKU Asociación Pro Karting Ushuaia 2000
  - ❖ AFK Asociación Fueguina de Karting
  - ❖ RIK Reglamento Internacional del Karting
  - ❖ RDA Reglamento Deportivo Automovilístico
  - ❖ RAK Reglamento Argentino de Kart
  - ❖ CNK Comisión Nacional de Kart
  - ❖ CIK Confederación Internacional de Kart
  - ❖ RPP Reglamento Particular de la Prueba
  - ❖ CD Comisario Deportivo
  - ❖ CT Comisario Técnico
  - ❖ DP Director de la Prueba
- ❖ Kart

El Kart es un vehículo terrestre con o sin carrocería con 4 ruedas que no están alineadas y en constante contacto con el suelo, dos de ellas controlan la dirección y las otras dos trasmiten la potencia.

Sus principales partes son el chasis, el motor y los neumáticos.

- ❖ Clase o Categoría

Grupo de vehículos con características similares (cilindrada, tipo de motor u otra)

- ❖ Autoridades de la prueba

Un grupo de por lo menos tres personas reconocidas por la APKU y AFK como capaces de organizar un evento y aplicar el reglamento particular de la Prueba (RPP).

- ❖ Duración de manifestaciones deportivas y pruebas

Se inicia una manifestación deportiva en el momento en que comienza la primera prueba y finaliza cuando se ha concluido la última prueba.

Se considera que una prueba debe comenzar a la hora prevista por el RPP para la apertura de las verificaciones administrativas y/o técnicas, y comprenderá todos los ensayos y la competencia en sí misma.

Finalizará cuando expiren los siguientes plazos:

- Tiempo de reclamo o de apelación.
- Fin de las verificaciones deportivas y técnicas efectuadas luego de la competencia.
- ❖ Piloto

Persona que conduce un kart en una competencia de cualquier tipo.

- ❖ Concurrente

Toda persona física inscripta en una competencia y en el pasaporte técnico, esta deberá ser una persona mayor de edad. Si el Piloto inscribe su kart debe tener un Concurrente.

- ❖ Preparador

Toda persona física que sea encargado del funcionamiento, mantenimiento del motor de un kart.

- ❖ Carrera

Competencia en la cual la velocidad constituye el factor determinante para la clasificación.

- ❖ Inscripción

Una inscripción es un contrato entre el piloto, concurrente y el organizador. El mismo obliga al piloto y al concurrente a tomar parte en la competencia para la cual se ha inscripto, excepto en los casos de fuerza mayor, debidamente constatados en forma escrita por el titular presentados ante las autoridades de la competencia.

❖ Logo

Insignia oficial del Campeonato Fueguino de Karting cuyo diseño figura en la portada del presente Reglamento.

❖ Marcas

Nombre dado por el constructor y por el cual se comprende uno o varios modelos, tipos, versiones de un determinado producto. (Por ejemplo: Constructor TAL – KO: marca TKM, modelo S 89 TT o TAL – KO: marca Arrow, modelo KE5).

❖ Parque Cerrado

Predio cerrado al cual se dirigen los karts al finalizar una Prueba de Clasificación, Serie o Final, según lo requieran las autoridades de la prueba. El Parque Cerrado está prohibido a toda persona, excepto a las Autoridades del ente fiscalizador de la competencia. En el Parque Cerrado no se pueden efectuar reparaciones. Al fin de la prueba, el recorrido entre la línea de llegada y la entrada a la Calle de Boxes está bajo el régimen de Parque Cerrado.

❖ Reglamento Particular de la Prueba

Documento oficial obligatorio elaborado por el Organizador de una competencia reglamentando los detalles de la misma.

❖ Director de la Prueba

El Director de la Prueba puede ser al mismo tiempo Secretario del Evento y puede hacerse ayudar por adjuntos.

En un Campeonato que comprende varias competiciones puede haber en cada una de ellas, un Director de la Prueba distinto.

El Director de la Prueba es el responsable de conducir el Evento al programa oficial.

En particular deberá:

- Asegurarse de que todos los Oficiales estén en sus puestos y prevenir a los Comisarios Deportivos de la ausencia de alguno de ellos.
- Asegurarse que los Oficiales estén provistos de todas las informaciones necesarias para cumplir sus funciones.
- Asegurarse que los Oficiales estén provistos de todos los elementos para su desempeño.
- Vigilar a los concursantes y a sus karts e impedir a todo concursante y Piloto excluido, suspendido o descalificado tomar parte en las competiciones para las cuales no está habilitado.
- Asegurarse de que cada kart lleve el número que le corresponde.
- Presentar a los C.D. toda la proposición relativa a cambios en el Organigrama, Faltas, Infracciones o reclamaciones de un concursante.
- Recibir las reclamaciones y transmitirlas sin retraso a los C.D. que decidirán la solución a dar.
- Controlar los procedimientos de largada.
- Informar a los competidores las distintas sanciones y señalizaciones.

❖ Pasaporte Técnico

Documento obligatorio para todos los karts que participen en competiciones del Campeonato Fueguino de Karting, organizado por APKU - AFK, y que tendrá como finalidad conocer el estado, el historial de los vehículos de competición y notificar al piloto de las observaciones y novedades en las que esté directamente involucrado.

Todo concursante inscripto en una prueba, sea cual sea su categoría, deberá poseer el pasaporte técnico del kart con el que desea competir, el cual será entregado por las comisiones organizadoras previo a su primera participación del año. Se presentará en ocasión de las verificaciones administrativas, pesajes y revisiones técnicas. El Pasaporte técnico deberá de estar a disposición de los comisarios técnicos en cualquier momento de la prueba, el cual podrá ser presentado por el piloto o concurrente, siendo total responsabilidad de los mismos.

❖ Contenido: En el pasaporte técnico figuran los siguientes datos:

- El número del karting.
- Categoría.
- Datos del concurrente.
- Datos del mecánico/preparador.
- Visado de conformidad de la autoridad de la prueba y/o comisión organizadora de la prueba.
- Un apartado para las anomalías detectadas y luego corregidas por el concursante, con el visto bueno y firma de los comisarios técnicos o el que corresponda que realizan la nueva verificación.
- Registro del uso de cubiertas en cada una de las competencias.
- Registros de pesajes en clasificación, serie y final en caso de corresponder según reglamento técnico y/o deportivo.

- Brida que corresponda utilizar en la proxima fecha.
- Descripción por parte del propietario de las modificaciones realizadas, incluso aquellas que fuesen a consecuencia de accidentes importantes.
- Datos de revisiones técnicas. (cubicaje-piezas revisadas-etc.)

- Solicitud: El concursante interesado en la consecución del pasaporte técnico presentará a las autoridades de APKU - AFK con una antelación suficiente para verificar antes de la primera prueba en la que participe el kart, una solicitud en modelo que se le facilitará en el que figuren la totalidad de datos exigidos. La expedición del pasaporte técnico en su primera solicitud no representará costo alguno.
- Control y modificación: En ocasión de la participación del kart en las distintas competencias de la temporada, los comisarios técnicos/autoridades de la prueba responsables de la verificación anotarán las posibles anomalías que se detectara y que fuesen o no objeto de su exclusión, de su tiempo clasificatorio, posición o prueba. Aquellas anomalías que no fuesen objeto de exclusión deberán estar subsanadas en su siguiente participación bajo pena de NO ser autorizado a tomar la salida a pista. En todos los casos, la verificación de las posibles anomalías deberán estar acompañadas por una firma de los comisarios técnicos/autoridades de la prueba y otra del piloto o concurrente. Igualmente, en ocasión de cada participación del vehículo en competencias oficiales, los comisarios técnicos responsables de la verificación anotarán las sucesivas modificaciones que se hayan realizado, tras la obtención inicial o dará el visto bueno (si es el caso) a las modificaciones declaradas por el concursante. El propietario del kart faculta a la APKU -AFK para marcar o precintar las partes del kart que considere oportunas con el fin de identificar fidedignamente dicho vehículo.
- Transmisión: En caso de venta del kart, el antiguo y el nuevo propietario cumplimentaran y firmaran el apartado correspondiente del documento, harán constar la fecha de la operación y los datos relativos al nuevo propietario. La omisión de estos datos será considerada como fraude.
- Retirada por la APKU -AFK: En caso de fraude constatado o de no conformidad del kart con su pasaporte técnico y con los reglamentos correspondientes este documento podrá ser retirado provisional o definitivamente por decisión de la comisión directiva de la APKU -AFK.
- Pérdida: En caso de pérdida o robo (oficialmente declarado) el propietario podrá obtener otro pasaporte técnico en la forma y condiciones que se determinen. Tendrá una sanción para esa fecha, por lo cual el piloto en cuestión deberá largar último en todas las tandas de dicha competencia (clasificación, series y final). En caso de una segunda pérdida será pasible de severas sanciones.

La restitución del pasaporte técnico por retirada provisional, pérdida etc. costará al piloto el pago de \$10.000 (pesos diez mil).

- Anulación: La validez del pasaporte técnico concedido expira:
  - Al finalizar el Campeonato Fueguino de Karting 2026.
  - Cuando el kart deja de estar destinado a la competición.
  - Por destrucción del kart.
- Responsabilidades: El propietario del kart es responsable de:
  - La solicitud y conservación del pasaporte técnico.
  - La legibilidad de las anotaciones que se le pueden hacer constar en él.
  - Su presentación a requerimiento de los oficiales de las pruebas en las que el vehículo esté inscripto.
  - De las falsas declaraciones, incluso de las que incurriera por omisión de las mismas, por las modificaciones o accidentes entre pruebas.
  - De la veracidad de los datos aportados para la solicitud del pasaporte técnico.

#### • ARTÍCULO 2:

El Campeonato Fueguino de Karting será regulado por:

Reglamento Particular de la Prueba (RPP)
Reglamentos Técnicos de la categoría (RT)
Presente Reglamento Deportivo
Reglamento Deportivo Automovilístico R.D.A de la C.D.A y del A.C.A.
Código Deportivo Internacional (CDI).

Las normas se aplicarán en el orden enumerado.

- **ARTÍCULO 3:**

Sólo la APKU y la AFK podrán conceder las derogaciones y anexos al presente reglamento general y a los R.P.P.

- **ARTÍCULO 4:**

Los concurrentes, pilotos y allegados que participen en el presente campeonato lo harán bajo los reglamentos que los regulen.

- **ARTÍCULO 5:**

Sin acuerdo de la APKU y la AFK, ningún organizador ni grupos de organizadores podrá indicar o inducir a creer que una competencia organizada por ellos integra el Campeonato Fueguino de Karting.

- **ARTÍCULO 6:**

Las pruebas del Campeonato Fueguino de Karting sólo podrán desarrollarse en pistas autorizadas y/o publicadas por la APKU y la AFK.

- **ARTÍCULO 7:**

Las instalaciones y las medidas de control y seguridad estarán de acuerdo con el RAK.-

- **ARTÍCULO 8:**

El Campeonato Fueguino de Karting consta de 6 fechas, todas las cuales otorgarán puntaje y serán tomadas en cuenta. Una vez cumplido el mínimo de 4 competencias y por causas de fuerza mayor el campeonato podrá darse por finalizado.

- **ARTÍCULO 9:**

Participarán del presente campeonato todo piloto que no posea deuda del año 2024, sin excepciones. A todo piloto debutante se le tomará una prueba de suficiencia para constatar que su performance en pista esté acorde con la categoría en la cual pretende debutar.

- **ARTÍCULO 10: EDADES**

Las edades reglamentadas para las distintas categorías que competirán en el Campeonato Fueguino de Karting, son las fijadas en el ANEXO B, el cual forma parte integrante del presente reglamento.

- **ARTÍCULO 11:**

El técnico de la categoría o el encargado del parque cerrado autorizará el ingreso de 1 (un) mecánico acreditado mediante pasaporte técnico, por piloto. El ingreso al parque cerrado de cualquier mecánico o allegado sin autorización previa ocasionará perjuicios para el piloto que representen. El incumplimiento de este artículo se penalizará con la quita de tiempo si el incidente fuese en la clasificación, la exclusión parcial si fuese en una serie o la exclusión del evento si se presentase en la final.

- **ARTÍCULO 12: CÓDIGO DE BANDERAS**

Banderas que utilizará el Director de Carrera, o su adjunto en la línea de llegada:

- ❖ Bandera Argentina (Bandera Nacional): Esta bandera se utiliza para dar inicio a la carrera. Esta bandera sólo se utilizará en determinadas circunstancias (por ejemplo, en el caso de que el semáforo o las luces del semáforo no funcionen).
- ❖ Bandera roja: Esta bandera debe mostrarse en la línea de salida cuando se haya decidido parar una sesión de entrenamientos, una carrera clasificatoria o la carrera final. Los puestos de banderilleros replicarán esta comunicación a lo largo de toda la pista. Es muy importante dirigirse a velocidad lenta hasta los boxes, parque cerrado o donde se haya indicado en la reunión de pilotos, ya que puede tratarse de un accidente grave.
- ❖ Bandera a cuadros blancos y negros: Esta bandera debe ondearse cuando se indique el final de una sesión de entrenamientos, clasificación, carrera clasificatoria o de la carrera final.
- ❖ Bandera negra: Esta bandera se utiliza para informar al piloto en cuestión que debe detenerse en su box o en el lugar designado en el Reglamento Particular de la Prueba en la siguiente vuelta. Si un piloto no cumple con esto por cualquier razón, esta bandera no debe mostrarse durante más de cuatro vueltas consecutivas. La decisión de mostrar esta bandera recae exclusivamente en los Comisarios Deportivos.

- ❖ Bandera negra con un disco naranja de 40 cm de diámetro: Esta bandera debe utilizarse para informar al piloto en cuestión que existe un problema técnico que puede ponerlo en peligro a él o a otros y significa que debe detenerse en la "Zona de Reparación" en la siguiente vuelta. Cuando el problema técnico se haya corregido, el kart puede reincorporarse a la carrera.
- ❖ Bandera negra y blanca divididas en diagonal: Esta bandera debe mostrarse como advertencia al piloto en cuestión ya que ha sido reportado realizando un comportamiento antideportivo.

Estas últimas tres banderas deben mostrarse inmóviles y acompañadas de un tablero con un número que debe mostrarse al piloto de cuyo kart se muestra el número.

Banderas que se deben utilizar en los puestos de banderilleros:

- ❖ Bandera amarilla: Esta es una señal de peligro. Las banderas amarillas deben mostrarse solo en el puesto de banderillero inmediatamente anterior al peligro. No se permite adelantar entre la primera bandera amarilla y la bandera verde que se muestra después del incidente, o una vez superado el accidente.

La bandera amarilla debe mostrarse a los pilotos de dos maneras con los siguientes significados:

- ❖ Bandera amarilla sin movimiento: reduzca su velocidad, no adelante y prepárese para esquivar un accidente. Hay un peligro en el borde o en parte de la pista.
- ❖ Bandera amarilla en movimiento: reduzca su velocidad, no adelante y prepárese para esquivar un accidente o detenerse. Hay un peligro que bloquea total o parcialmente la pista.
- ❖ Bandera azul: Esta bandera debe utilizarse para dar aviso a un piloto para que permita ser adelantado.
- ❖ Bandera verde: Esta bandera debe utilizarse para indicar que la pista está despejada y debe mostrarse en el puesto de banderillero inmediatamente después del incidente que hizo necesario el uso de una o más banderas amarillas.

También puede utilizarse, si el Director de la Prueba o el Comisario Deportivo lo consideran necesario, para señalar el inicio de una vuelta de calentamiento o el inicio de una sesión de práctica.

- ❖ Bandera blanca: Esta bandera debe mostrarse para indicar al piloto que hay un vehículo mucho más lento en ese sector de la pista.
- ❖ Bandera amarilla con rayas rojas: Esta bandera debe mostrarse inmóvil para informar a los pilotos de que hay pérdida de adherencia debido a aceite o agua en la pista en el sector del banderillero que está mostrando la bandera.

## CAPÍTULO 2: AUTORIDADES

- ARTÍCULO 13: OFICIALES DE LA PRUEBA

A	DIRECTORES DE LA PRUEBA	Designados por APKU y/o AFK, según corresponda.
B	COMISARIOS DEPORTIVO	Designados por APKU y/o AFK, según corresponda.
C	COMISARIOS TÉCNICOS	Designados por APKU y/o AFK, según corresponda.
D	RESPONSABLE DEL SERVICIO MÉDICO	Designado por el prestador del servicio médico contratado o designado, sea privado o estatal.
E	CRONOMETRISTA	Designados por APKU y/o AFK, según corresponda.
F	OFICIALES DE PISTA, BOXES, BALANZA, PARQUE CERRADO Y BANDERILLEROS	Designados por APKU y/o AFK, según corresponda.

- ARTÍCULO 14:

Solamente los oficiales señalados en el Art. anterior tienen autorización para acceder a la pista. La prensa lo hará en los lugares asignados. El director de la prueba y/o el Comisario Deportivo podrán autorizar el ingreso de otros colaboradores o auxiliares a efectos de contribuir a un mejor desarrollo de la competencia. Se exceptúa del presente artículo a las categorías CADETE y JUNIOR, donde se habilita el ingreso a pista de un (1) asistente.

- ARTÍCULO 15:

En caso de desacuerdo en cuanto a la interpretación de las normas del Artículo 2 del presente reglamento, la decisión del COMISARIO DEPORTIVO será definitiva, exceptuando el derecho de reclamación y de apelaciones, a excepción de una decisión particular de la APKU y la AFK sobre una cuestión determinada, la que será de aplicación obligatoria.

Toda decisión del COMISARIO DEPORTIVO, COMISARIO TÉCNICO o DIRECTOR DE LA PRUEBA será publicada en el grupo de Telegram Karting TDF <https://t.me/kartingtdf>

Las relativas a un concurrente — piloto en particular, será notificada por escrito al mismo en el pasaporte técnico, sin perjuicio de las advertencias verbales o por medio de las señas reglamentarias.

---

## CAPÍTULO 3: PILOTOS Y CONCURRENTES

---

- **ARTÍCULO 16: INSCRIPCIÓN DE PILOTOS Y CONCURRENTES:**

Cada piloto o concurrente que desee participar en una competencia del Campeonato Fueguino de Karting, deberá enviar su inscripción mediante formulario on line, el cual estará disponible en la web y redes oficiales de la APKU y la AFK.

El primer plazo para la inscripción será los días LUNES y MARTES previos a la competencia.

El segundo plazo para la inscripción será los días MIÉRCOLES y JUEVES previo a la competencia. En la última fecha del campeonato no podrán inscribirse pilotos que no hayan participado previamente en la categoría.

Peñas:

- ❖ Podrán estar conformadas por un máximo de 2 pilotos.
- ❖ Podrán inscribirse entre las fechas 1º y 4º. No se podrán inscribir nuevas peñas ni incorporarse nuevos pilotos a las peñas ya existentes en las fechas 5º y 6º (o penúltima y última, según corresponda).
- ❖ Una misma persona no podrá ser parte de dos peñas en una misma categoría.
- ❖ Si un piloto participó como parte de una peña y luego desea participar de manera individual, está habilitado para hacerlo; si así sucede, no podrá volver a participar en la peña.
- ❖ Si un piloto participó de manera individual y luego desea formar parte de una peña, no está habilitado para hacerlo.

- **ARTÍCULO 17: VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA:**

Consistirá en el control de la documentación necesaria, (pasaporte, documentación personal, autorizaciones, etc.) del concurrente y/o piloto debiendo hacerse en forma personal dentro del horario prefijado en el RPP u organigrama de la competencia.

- **ARTÍCULO 18: VERIFICACIÓN TÉCNICA:**

18.1 EQUIPAMIENTO: Cada concurrente/piloto deberá presentar su equipamiento en el horario y lugar predeterminado en cada circuito, el cual será revisado, controlado con los datos volcados en el pasaporte de cada piloto, y precintado de manera tal que pueda ser identificado en cualquier momento de la competencia.

18.2 Llevar un Kart a la Verificación Técnica será considerado como una forma implícita de conformidad con los reglamentos.

18.3 Solamente los oficiales deportivos encargados de la Verificación Técnica pueden ingresar al parque cerrado, cualquier otra persona podrá hacerlo únicamente con la previa autorización de estos oficiales.

En el lugar destinado al pesaje y la revisión técnica solamente podrán permanecer los técnicos de la categoría y/o autoridades de la competencia; El piloto y solamente una persona de su equipo previamente asentada en el pasaporte podrán ingresar al lugar cuando el técnico lo autorice.

Los kart podrán ser retirados luego de la verificación y liberación de parte del técnico.

18.4 En cualquier momento de una prueba los comisarios Técnicos podrán:

A	Efectuar una verificación técnica a un Kart y del equipamiento del piloto.
B	Pedir para verificar un kart que abandonó o no se presentó a largar una serie o la final.
C	Pedir a un concurrente que le entregue para verificar cualquier repuesto.

18.5 Cantidad de Material: Motores, chasis y neumáticos de acuerdo a como lo especifica el Reglamento Técnico de cada Categoría. Se entiende por juego de neumáticos a DOS (2) delanteras y DOS (2) traseras de la misma marca, tipo y compuesto.

En el caso de no cumplir con alguna de estas reglas el técnico deberá informar a las autoridades de la competencia para determinar las sanciones que crea correspondiente.

- ARTÍCULO 19: CAMBIO DE MOTOR / REEMPLAZO DE PIEZAS.

Ante el caso de rotura del motor el piloto deberá informar al comisario técnico o deportivo, no pudiendo el piloto, mecánico o concurrente realizar ningún tipo de trabajo o modificación sin la aprobación del CD o CT, quien aprobará el cambio, quedando el motor o la pieza de motor a resguardo para la posterior revisión técnica de rigor. En caso de efectuar el cambio de motor, largará último en la próxima tanda tras dicho cambio. Si es al momento de clasificar obtendrá el peor tiempo de la categoría.

Se autoriza el cambio de un motor, el reemplazo de otros elementos como ser: tapa de cilindro, cilindro, carters, rodamientos de cigüeñal, cigüeñal, biela, perno, canasto, pistón y aros para el desarrollo de la competencia, con la previa autorización de CD o CT, debiendo estar debidamente precintado en la verificación técnica. En caso de efectuar el cambio de motor o las piezas indicadas, largará último en la próxima tanda tras dicho cambio. Si es al momento de clasificar obtendrá el peor tiempo de la categoría.

Se autoriza el cambio de encendido completo o parcial, retenes, carburador completo o parcial y escape completo o parcial, todo con la previa autorización de CD o CT sin que afecte la posición en la grilla de largada posterior. Todas las partes cambiadas deberán quedar en resguardo del CD o CT. Para su posterior revisión técnica conforme Reglamento. Para la reparación o reemplazo de otras piezas de motor no especificadas en el párrafo anterior, se deberá contar con la previa autorización del CD o CT.

- ARTÍCULO 20: OBLIGACIONES EN GENERAL

Son las que se señalan en el presente artículo, sin perjuicio de las que se imponen al concurrente/piloto en las normas que regulan el campeonato:

20.1 La verificación administrativa es obligatoria. Únicamente los que hayan cumplido la misma estarán habilitados y autorizados a participar en los ensayos y la competencia.

20.2 La verificación técnica es obligatoria. Únicamente los que hayan cumplido la misma están autorizados a participar en la competencia. SOLO SE PERMITIRÁ EL USO DE MATERIALES DEBIDAMENTE VERIFICADOS Y PRECINTADOS.

20.3 Es obligatoria la concurrencia a la reunión de pilotos. El objeto de la reunión es recordar a los pilotos los puntos específicos del reglamento, referidos a la organización de la prueba, las nociones de seguridad, ya sean en general o específicas del circuito a utilizar, aclarar cualquier duda con respecto a los reglamentos. Recordar el mecanismo de largada y las reglamentaciones referidas al mantenimiento de los puestos en las grillas durante las vueltas previas al lanzamiento.

RECORDAR EL SIGNIFICADO DE LAS BANDERAS. La reunión deberá llevarse a cabo antes de los ensayos cronometrados o antes de la primera serie. Podrán realizarse reuniones suplementarias únicamente en caso de estimarse convenientes.

**LA NO CONCURRENCIA A LA REUNIÓN PODRÁ ORIGINAR SANCIONES DISCIPLINARIAS Y ECONÓMICAS SI NO FUERAN DEBIDAMENTE JUSTIFICADAS.**

Todos los pilotos deberán permanecer hasta la finalización de la misma, todo piloto que no haya asistido o se retire previamente largará las series y la competencia final en el último lugar.

20.4 Está prohibido utilizar otro circuito u otro sentido de giro que no sea el previsto para la competencia. El director de la prueba podrá disponer la utilización de otro recorrido distinto para las vueltas de ordenamiento previas a la largada.

20.5 Todos los karts sin excepción, deberán contar con su pasaporte técnico visado y/o firmado previo a comenzar los ensayos oficiales y los pilotos deberán acreditar haber realizado la correspondiente cobertura médica.

20.6 Si un kart se detiene y no puede reiniciar su marcha durante el curso de una competencia, primeramente deberá ser retirado rápidamente hacia un lugar seguro. En caso de las CATEGORÍAS CADETE y JUNIOR, cuando el piloto no pueda retirar por sí solo su kart, los oficiales/concurrentes de pista podrán ayudarlo. Seguidamente podrá volver a arrancar el kart, siempre y cuando estén dadas las condiciones de seguridad y no perjudique a los demás pilotos en competencia.

20.7 Un piloto no puede empujar su kart en la pista con el fin de hacerlo cruzar la línea de llegada, es decir que deberá cruzar la línea de sentencia sentado en el kart y con el motor en marcha en condiciones de poder traccionar por sí mismo. Tampoco podrá empujar el kart de otro piloto con la finalidad de hacerlo arrancar para continuar en carrera ni permitir que lo ayuden a hacerlo bajo pena de exclusión de ambos pilotos.

20.8 Al finalizar la clasificación, series y finales, todos los pilotos y su kart deberán dirigirse al sector de boxes y calle de boxes siguiendo el recorrido del circuito.

A partir de que se les muestre la bandera a cuadros no se podrá realizar ninguna modificación o ajuste al kart bajo pena de exclusión. Los karts detenidos en el circuito deberán ser llevados por los auxiliares al parque cerrado bajo supervisión de los oficiales de pista. Luego de la final, del 1º al 4º puesto deberán ubicarse en el parque cerrado hasta que se realice la Revisión Técnica.

20.9 Al finalizar la clasificación, series y finales, todos los pilotos y su kart deberán encontrarse disponibles para ser pesados en las condiciones que ingresan al sector de boxes. Se realizará un solo pesaje bajo supervisión de la autoridad designada a tal fin o del Comisario Técnico, el peso acusado quedará registrado en el pasaporte técnico bajo firma de la autoridad designada a tal fin o del Comisario Técnico. Se considera como elemento único e inapelable de pesaje la balanza que se encuentre en parque cerrado a disposición del comisario técnico.

❖ Pesaje en Balanza:

- Clasificación: Todos los kartings deberán dirigirse a la balanza para ser pesados luego de bajada la bandera a cuadros.
- Series y Finales: Luego de bajada la bandera a cuadros, deberán cumplir con el pesaje obligatorio los competidores que hayan finalizado en las primeras tres posiciones de cada competencia y/o a quienes las autoridades de la prueba designen.

Queda terminantemente prohibido pasar el sector de pesaje o detenerse antes de dicho sector de la balanza, bajo pena de pérdida de tiempos para el caso de la clasificación, pérdida de posición para el caso de la serie y exclusión de la competencia para el caso de la final.

En caso de no dar con el peso mínimo, se podrá volver a realizar un 1 (un) nuevo intento. La metodología del pesaje podrá ser modificada para cada competencia por el RPP, en caso de no ser así se efectuará según este reglamento.

20.10 Los pilotos deberán llevar obligatoriamente en todo momento de ingresar a pista el casco e indumentaria reglamentaria según las normas de seguridad del RAK. Será objetada aquella indumentaria desprolija o sucia. El uso de cuellera es opcional para categoría mayores de 16 años. Chaleco protector costal de uso opcional.

20.11 Todo piloto con intenciones de abandonar la pista, debe prevenir a los demás levantando su mano y asegurándose que puede hacerlo sin peligro de obstruir la trayectoria de otros pilotos o provocar otro accidente.

20.12 Todos los karts, en todo momento, deben cumplir con las normas de seguridad y técnicas establecidas en el reglamento técnico de cada categoría. Durante el desarrollo de la prueba, todo piloto que se encuentre en infracción al reglamento técnico, por desperfectos mecánicos que lo hagan peligroso para él o los demás participantes, deberá obligatoriamente detenerse dentro de las siguientes 2 vueltas en la que se le mostró la bandera de reparación, bajo pena de exclusión de no hacerlo, pudiendo volver a la pista una vez solucionado el desperfecto, salvo que ello ocurra durante el transcurso de las 2 últimas vueltas, ESTA SITUACIÓN SERÁ INDICADA CON BANDERA DE REPARACIÓN.

20.13 Todo abastecimiento o reparación realizado fuera de la zona de boxes y/o calle de boxes está prohibido. Cualquier reparación con herramientas deberá ser hecha en la zona de calle de boxes y/o boxes.

20.14 Si un Kart se detiene por cualquier circunstancia durante las pruebas de clasificación, no podrá recibir ningún tipo de ayuda externa para retomar la marcha.

20.15 Durante el desarrollo de las SERIES y FINAL solamente los karts de las categorías CADETE Y JUNIOR podrán recibir ayuda para retomar la marcha por parte del personal autorizado previamente por el director de la prueba o por el comisario deportivo.

20.16 Aquel piloto que abandone intencionalmente su kart en la pista o en una zona peligrosa, luego de protagonizar un incidente por cualquier motivo, será sancionado con exclusión de la prueba por el comisario deportivo.

20.17 Solamente los pilotos que hayan intervenido en por lo menos una competencia del presente campeonato, están habilitados a participar en la última carrera del año.

20.18 Uso de cámara tipo GoPro o similar: Uso obligatorio. Debe estar firmemente sujetada al karting. Se prohíbe su uso en el casco. Es de destacar que en caso de que la cámara no registre imágenes no se podrán aceptar denuncias ya que no hay pruebas que faciliten al comisario deportivo tomar una determinación. Optativo para categoría Cadete.

20.19 Es obligación de los pilotos conocer el código de banderas y su interpretación, como así también los reglamentos particulares y generales de la prueba. El comportamiento dentro y fuera del circuito rige también para mecánicos y concurrentes.

En ningún caso, ni bajo ninguna circunstancia un piloto su concurrente o mecánicos, como así también alguna persona allegada al mismo podrá agredir verbalmente ni físicamente a otro competidor, a las autoridades de la prueba, ni menos aun pretender hacer justicia por sus

propios medios proferir insultos o realizar actos que alteren el orden público o el normal desarrollo de la competencia. Esto es una falta grave y de incurrir en la misma se le aplicara al PILOTO una sanción disciplinaria de acuerdo al presente reglamente, RAK o aquella que las comisiones directivas de la APKU y la AFK determinen.

20.20 Los números de la temporada serán de libre elección respetando los pilotos ya ranqueados. En caso de los pilotos que inician en una categoría sin estar ranqueados, podrán elegir el número a llevar con la autorización de la organización.

Numeración de los de karting: Fondo 15 x 15 con un marco negro de 2 cm (4 unidades). Obligatorio para todas las categorías.

CADETE	Fondo rojo - número blanco.
JUNIOR	Fondo blanco - número negro.
SENIOR	Fondo amarillo - número negro.
CAJEROS	Fondo azul - número blanco.

---

## CAPÍTULO 4: COMPETENCIAS

---

- **ARTÍCULO 21: CRONOMETRAJE**

Deberá llevarse a cabo con el sistema de sensores aprobado y aceptado por la APKU y la AFK.  
Ubicación del sensor: Deberá ser colocado del lado izquierdo del kart en el soporte posterior de la butaca.



- **ARTÍCULO 22: INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES.**

Toda comunicación relativa a los resultados de los entrenamientos, clasificación, series y finales, será publicada en el evento creado en la aplicación Speedhive y/o en la web/ redes sociales oficiales de la APKU y la AFK. También en el canal de Whatsapp público “Tiempos Deporte Motor TDF” <https://whatsapp.com/channel/0029Vae4I298kyyTS3cdkM1U>

- **ARTÍCULO 23: PRUEBA DE CLASIFICACIÓN:**

Los pilotos que realizaron la verificación técnica y la verificación administrativa podrán tomar parte de la clasificación. La prueba de clasificación deberá contar con la presencia del comisario deportivo.

Se considera que un piloto comenzó la prueba de clasificación una vez que salió de Boxes. Todo piloto que se detenga durante las pruebas de clasificación y no pueda reiniciar la marcha, deberá trasladar su kart hacia un lugar seguro por si mismo o con la ayuda de los auxiliares de pista, y luego de finalizada la prueba deberá obligatoriamente llevarlo a parque cerrado bajo supervisión de los oficiales de pista. De no observarse lo aquí reglamentado se le quitarán los tiempos de las vueltas cronometradas.

Se podrá disponer de los siguientes métodos para clasificar:

23.1 Los pilotos serán agrupados en tandas de hasta 15 karts según la decisión del comisario deportivo y tendrán 6 minutos cronometrados para clasificar por tanda.

23.2 Los pilotos serán agrupados en una (1) o más tandas y tendrán un tiempo determinado en el cual giraran libremente, cronometrándose todas las vueltas que cubran. Aquel piloto que durante la prueba ingrese al sector de Boxes no podrá reiniciar la clasificación.

En ambos casos será tenido en cuenta el tiempo de su mejor vuelta para su clasificación, en caso de empate con una o más pilotos, se definirá por el que lo realice primero, y en caso de subsistir la igualdad se definirá por el número de ranking.

- **ARTÍCULO 24: SERIES:**

Al finalizar las pruebas de clasificación será constituida la grilla de la 1ra Serie según corresponda, de acuerdo a los registros de cada piloto en dichas pruebas de clasificación. El primer lugar de la grilla corresponderá al piloto que logró el mejor registro, el segundo lugar a quien obtuvo el mejor segundo registro, y así se irán alineando el resto de los competidores hasta completar el total de las grillas en filas de a DOS (2) karts, salvo procedimiento de largada en lluvia. La 2da Serie se largará según los resultados finales de la 1ra Serie.

La categoría CAJEROS invierte grilla de largada para la segunda serie del 1er puesto al 4to puesto, según resultados de la primera serie.

Ej: 1er puesto en primera serie larga en 4to lugar en segunda serie; 2do puesto en primera serie larga en 3er lugar en segunda serie; 3er puesto en primera serie larga en 2do lugar en segunda serie; 4to puesto en primera serie larga en 1er lugar en segunda serie.

Se considera que un piloto participó de la serie, cuando se presentó en la pre grilla con su karting y su indumentaria completa.

- **ARTÍCULO 25: FINAL:**

Solo podrán competir en la final los pilotos que participaron en al menos 1 (una) serie.

- **ARTÍCULO 26: PUNTAJE PARA EL CAMPEONATO:**

26.1 En el Campeonato Fueguino de Karting 2026 todas las competencias serán puntuables.

26.2 Solo los pilotos clasificados recibirán puntos para el campeonato. Se otorgará 1 punto por presentismo. La presencia del piloto se da por cumplimentada luego de haber finalizado los trámites administrativos (pago de inscripción y visado/firma de pasaporte técnico).

26.3 La pole de cada categoría recibirá 1 (un) punto para el campeonato.

26.4 PUNTOS PARA SERIE Y FINAL:

Para clasificar tanto en las series, como en la final el piloto deberá haber cumplimentado como mínimo el 75% del recorrido de la prueba redondeando hacia abajo el número entero de vueltas completas

PUESTO	SERIE	FINAL
1°	5	30
2°	4	25
3°	3	22
4°	2	18
5°	1	15
6°		14
7°		13
8°		12
9°		11
10°		10
11°		9
12°		8
13°		7
14°		6
15°		5
16°		4
17°		3
18°		2
19°		1

26.5 Para que una competencia otorgue la totalidad de los puntos para el campeonato deberán estar inscriptos, con la previa administrativa y de seguridad realizada, como mínimo CINCO (5) competidores. En caso de no alcanzar el parque mínimo, quedará a consideración del Director de la Prueba la posibilidad de realizar la competencia bajo coeficiente 0,5 y la mitad de los giros establecidos en el R.P.P.

26.6 En caso de empate en cualquiera de los puestos del campeonato, se decidirá por quien haya tenido más primeros puestos. De persistir la igualdad, por quien haya obtenido más segundos puestos y así sucesivamente hasta definir. Si aun persistiera el empate, se decidirá por quien haya obtenido mejor resultado en las dos (2) últimas finales disputadas.

26.7 Se contempla la posibilidad de que formen parte del campeonato competencias que por su recorrido o características otorguen puntajes especiales.

26.8 La última competencia del año denominada PREMIO CORONACIÓN, podrá ser incrementada en su recorrido en hasta un 50 % con respecto a las vueltas que habitualmente se recorren en el circuito que se dispute. Esta carrera otorgara a los pilotos clasificados un coeficiente 1.5 , respecto al puntaje fijado para las series y finales en el presente reglamento.

#### 26.9 PUNTUACIÓN EN PRUEBAS SUSPENDIDAS:

Cuando la prueba final, integrante del campeonato debe ser suspendida durante el desarrollo por cualquier causa, los puntos se asignarán de la siguiente forma:

1. Si ha sido suspendida antes de cumplirse el 50% del recorrido o duración NO OTORGARÁ PUNTOS.
2. Si ha sido entre el 51% y el 75%, otorgará la mitad de la puntuación de la prueba completa.-
3. Si la suspensión se produce luego de recorrido el 75%, se adjudicará el total de los puntos en disputa.-

- **ARTÍCULO 27: CONFORMACIÓN DE LAS GRILLAS Y PROCEDIMIENTO DE LARGADA PARA LAS SERIES Y FINAL.**

27.1 GRILLA DE LARGADA: Será conformada por DOS (2) líneas de karting formados de acuerdo al tiempo obtenido en las pruebas de clasificación para la 1ra Serie. Para la 2da Serie la grilla estará determinada por el puesto definitivo que ocupó cada piloto en la 1ra Serie. Para la Final la grilla estará determinada por la sumatoria de las vueltas y tiempos registrados en la 1ra y 2da serie. La categoría CAJEROS invierte grilla de largada para la segunda serie del 1er puesto al 4to puesto, según resultados de la primera serie.

Ej: 1er puesto en primera serie larga en 4to lugar en segunda serie; 2do puesto en primera serie larga en 3er lugar en segunda serie; 3er puesto en primera serie larga en 2do lugar en segunda serie; 4to puesto en primera serie larga en 1er lugar en segunda serie.

27.2 PROCEDIMIENTO DE LARGADA: En movimiento para todas las categorías CADETE, JUNIOR Y SENIOR. Para la Categoría CAJEROS, el procedimiento de inicio de las competencias será con partida detenida y contarán con una vuelta previa desde los boxes, para tomar la posición de grilla correspondiente. Una vez que todos los vehículos se encuentren ubicados en los cajones respectivos se pondrá en marcha una vuelta previa y competencia con bandera en alto o semáforo.

Si el CD declarase CONDICION DE PISTA MOJADA el procedimiento de largada será en movimiento y en fila india.

A	El ordenamiento de grillas será efectuado cinco minutos antes del horario fijado para la largada.
B	Desde la salida de la pre grilla comienza el procedimiento de largada.
C	Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando el pole position no haya llegado a cumplir la primera vuelta. Una vez el pole position haya cumplido con la primera vuelta, todos los karts que se encuentren en el Área de Reparación o Pre-grilla no podrán tomar la salida. Deberá permanecer en boxes hasta que la competencia haya sido iniciada de forma efectiva, independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.
D	Los karts se encuentran en régimen de carrera, por lo tanto están bajo las órdenes del director de la prueba o del comisario deportivo, con todas las obligaciones y prohibiciones establecidas en el presente reglamento.
E	Está prohibido acelerar a pleno antes de que se baje la bandera utilizada para la largada.
F	Una vez formadas las Pre-grilllas, los pilotos estarán a las órdenes del Comisario Deportivo y seguirán sus instrucciones. A las órdenes del Comisario Deportivo, los pilotos iniciarán la vuelta de formación, manteniendo su posición y sin adelantar al pole position. Una vez que hayan tomado la salida de la vuelta de formación y traspasado la línea de boxes, los pilotos no podrán recibir ayuda externa. Durante la vuelta de formación los pilotos tienen la obligación de: Circular en dos filas en paralelo y a velocidad reducida. Guardar la posición marcada en la pre grilla. No efectuar ensayos de largada. Todo piloto que no pueda mantener su posición en el seno del pelotón durante la vuelta

	<p>de formación, podrá intentar recuperar su posición asignada con la condición de que efectúe esa maniobra de una forma prudente y terminar de recuperarla antes de cumplir la primera vuelta de calentamiento, y el resto de pilotos deberá facilitar esta operación cediendo el paso.</p> <p>En el caso de que no puedan recuperar su posición original antes de cumplir la primera vuelta de calentamiento tomarán la salida en el lugar que ocupen en dicho momento.</p> <p>Después de la primera vuelta de calentamiento ninguna maniobra de adelantamiento será autorizada.</p> <p>Si un piloto se detiene por cualquier motivo durante la vuelta de formación, no podrá intentar arrancar de nuevo su kart antes de haber sido superado por la totalidad del pelotón.</p> <p>Solo entonces podrá recuperar su posición original, siempre que no afecte a la seguridad y antes de finalizar la primera vuelta de calentamiento.</p> <p>Para recuperar su posición no podrá usar ningún otro camino o vía que no sea la considerada como pista. Sin embargo si, en el caso eventual de una repetición de la vuelta de formación, intenta arrancar por delante de la formación con el objeto de ser superado por los primeros pilotos e intercalarse en el pelotón, le será mostrada la bandera negra y será excluido de esa Serie o Final.</p> <p>El Comisario Deportivo podrá detener la vuelta de formación si considera que un piloto se ha parado o retrasado por infracción de otro conductor, o indicara una vuelta suplementaria de formación para que este piloto pueda recuperar su posición. Al final de la vuelta de formación, Los pilotos deberán llegar a la recta principal, a velocidad reducida y constante, en perfecta formación, ocupando su lugar de grilla y perfectamente alineados en dos filas paralelas de karts, cada una de ellas por su lado correspondiente y sin invadir el rectángulo central marcado en la pista. La velocidad a la que debe circular la formación a su llegada a la zona de salida, podrá ser controlada por medios al efecto y vendrá determinada por el Comisario Deportivo.</p> <p>Cuando los karts se acerquen, la bandera argentina estará en alto y ningún kart puede acelerar antes de que se haya bajado la bandera argentina. Los karts deben mantener su posición, y formación en dos filas sin salirse de ellas, y sin invadir el rectángulo (franja blanca ancha), hasta que la señal de salida haya sido dada.</p> <p>Si el Comisario Deportivo considera correcta la formación, dará la señal de salida al Director de la Prueba o largador.</p> <p>Si las autoridades de la prueba no consideran correcta la formación, la bandera argentina no se bajará, lo que significará que debe realizarse otra vuelta de formación y se inicia de nuevo el procedimiento de salida.</p> <p>Cada nueva vuelta de formación deberá ser descontada del total de vueltas.</p>
--	--

- **ARTÍCULO 28: LARGADAS DE SERIES Y FINALES**

La largada será dada por medio de semáforo o banderas. En caso de falsa largada el Director de la prueba o el largador, actuando como jueces de hecho, pueden detener el procedimiento y comunicarlo al comisario deportivo quien sancionara al responsable de dicha falsa largada con recargo de tiempo de 5 o más segundos.

- **ARTÍCULO 29: DETENCIÓN DE UNA CARRERA**

Si una causa de fuerza mayor obliga a la detención de una carrera el director de la prueba pedirá que una bandera roja se muestre en la línea de largada/llegada, simultáneamente en los puestos de banderilleros que tengan banderas roja la mostrarán. La decisión de detener una práctica o carrera será exclusivamente del director de la prueba.

Si la señal de detención es dada:

A	Si la distancia es de dos (2) vueltas o menos, y la carrera puede volver a empezar, se aplicará el "CASO A" del presente Artículo .
B	Si la distancia es mayor a dos (2) vueltas y menor a 75% de la distancia fijada para la carrera (redondeando hacia arriba el número de vueltas del primero), y la final está en condiciones de relanzarse, se aplicará el procedimiento descrito en el presente artículo "CASO B". Si no es posible, la carrera dará la mitad de los puntos para el campeonato
C	Si la distancia recorrida es mayor al 75% de la distancia fijada, (redondeando hacia

abajo el número de vueltas del primero), los karts se dirigirán directamente al parque cerrado y la carrera se dará por completada ("CASO C" del presente artículo). SU CALIFICACIÓN SERÁ LA DE LA VUELTA ANTERIOR a la detención. Se otorgará la totalidad de los puntos para el campeonato.-

DURANTE UNA PRÁCTICA:	Todos los karts deberán reducir su velocidad y a marcha lenta deberán dirigirse a la calle de boxes.. Los vehículos de rescate y auxiliares removerán los karts detenidos en pista.
DURANTE UNA SERIE O FINAL	Todos los Karts deberán reducir su velocidad y a marcha lenta deberán dirigirse hasta el lugar que indiquen los auxiliares de pista hasta su detención, (calle de boxes o zona de relanzamiento), considerando que la clasificación de la serie será la clasificación al FINAL DE LA VUELTA ANTERIOR a que la señal de detención fue dada, y se procederá de la siguiente forma:

#### CASO A:

A	La largada original se considerará nula y carente de validez. Toda sanción aplicada durante el procedimiento de largada aplicada antes de bajada la Bandera Argentina, se mantendrá para las siguientes largadas
B	La distancia de carrera será reducida en 1 (una) vuelta y en el procedimiento de largada se efectuará vuelta previa
C	Todos los pilotos que tomaron parte en la largada original serán admitidos en la nueva partida
D	Luego de haberse dado la señal para detener la carrera todos los karts que puedan hacerlo por sus propios medios, se dirigirán directa pero lentamente a la línea de bandera roja bajo las directivas de los oficiales deportivos. Los karts que fueran asistidos por vehículos de rescate, podrán ser llevados a boxes para su eventual reparación en ese sector, pudiendo regresar a la grilla a largar desde allí, cuando estén en condiciones y dentro de los plazos previstos en los procedimientos de largada.
E	Bajo la indicación de los oficiales deportivos, los karts podrán ingresar a boxes. Todos los karts pueden ser reacondicionados en los lugares habilitados para ello.
F	La carrera se volverá a largar en cuanto las condiciones de pista así lo permitan. El inicio del procedimiento de largada no podrá ser antes de quince (15) minutos de la detención, es decir, de exhibida la bandeja roja.
G	Cuando el circuito se encuentre en condiciones para reiniciar la prueba el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos, habilitarán la misma, 5 (cinco) minutos después serán cerrados los boxes y los autos que no puedan ocupar su posición en la grilla podrán largar de boxes. Los plazos de tiempo indicados en los puntos f) y g) podrán ser reducidos por los Comisarios Deportivos con acuerdo del Director de Carrera, si la totalidad de los autos para largar se encuentran en condiciones de hacerlo. No se aceptarán el ingreso de autos ni pilotos suplentes.- La Grilla se ordenará quedando vacíos los lugares de quienes no larguen desde su posición. No se permitirá ninguna recarga o extracción de combustible y lubricantes, bajo pena de exclusión, salvo en los lugares destinados para tal fin.

#### CASO B:

A	Los karts se mantendrán en la línea de bandera roja o en boxes en régimen de parque cerrado.
B	Los boxes estarán cerrados (salida)

C	La carrera se considerará en dos partes, la primera de las cuales terminó al final de la vuelta anterior a la que se dio la señal de detención y la fracción se redondeará en menos.
D	El recorrido de la segunda parte será de 1 (una) vuelta menos que el recorrido original de la carrera menos las vueltas de la primera parte y en el procedimiento de largada se efectuará vuelta previa. El tiempo máximo se obtendrá restando el tiempo total de la primera parte menos el tiempo máximo de la carrera.
E	La grilla para la segunda parte será en filas de 2 karts con los autos dispuestos en el orden que terminaron la primera parte.
F	Solamente los karts que participaron en la largada original serán aceptados y en ese caso solo si volvieran a la zona de largada o boxes por sus propios medios mecánicos y por el itinerario de la carrera. Quien llegue a los boxes en las condiciones establecidas podrá ser autorizado a reparar recién a partir del momento de producida la nueva largada.
G	Ningún kart de reserva o muleto será aceptado.
I	La nueva largada se producirá en cuanto las condiciones de pista así lo permitan a partir del inc a) del Procedimiento de Largada.
	Ningún trabajo en el kart se podrá efectuar en esta nueva grilla. Sólo y por razones de seguridad y cambiar neumáticos Slick por neumáticos de lluvia
J	No se permitirá ninguna recarga o extracción de combustible.
K	La clasificación final será por suma de tiempos y vueltas

#### CASO C:

Si ha sido completado por lo menos el 75% (las vueltas se redondean en más hasta el número entero de vuelta siguiente) de la distancia total de la carrera o duración, desde bajada la bandera argentina, en el momento de la detención, la prueba será considerada cumplida. No habrá nueva largada y la Clasificación será establecida al final de la vuelta anterior, cumplida por el primero de la carrera en el momento que se dio la señal de detención. Para cualquiera de los casos, toda infracción a lo reglamentado, será penalizada con la exclusión del piloto responsable.

- **ARTÍCULO 30: RE LARGADA DE LA CARRERA**

Se aplicarán los CASOS A, B y C indicados en el Artículo 29 del presente reglamento.

#### 30.1 ZONA DE RELANZAMIENTO:

Los karts se detendrán en la zona indicada por los auxiliares de pista para el posterior reinicio de la carrera. NO ESTÁ PERMITIDO EL INGRESO DE MECÁNICOS NI AUXILIARES DE LOS PILOTOS A LA PISTA . Solamente podrán hacerlo aquellos auxiliares debidamente autorizados por el comisario deportivo al solo efecto de retirar el kart para su traslado a la zona de reparación, o para empujar los karts en el instante previo al reinicio de la competencia.

NO será permitida la recarga de combustible en la pre grilla, ni tampoco la lubricación de cadenas o engranajes. En la pre grilla de relanzamiento solamente los pilotos podrán realizar reparaciones a su propio kart, cuando se trate de arreglos menores que no requieran la utilización de herramientas u otros elementos.

**TODA TRANSGRESIÓN A LOS ESTIPULADO EN ESTE PUNTO ORIGINARA LA EXCLUSIÓN DE LA CARRERA**

#### 30.2 FINAL

La bandera a cuadro será mostrada al kart que lidera la carrera en el momento de cruzar la línea de llegada, cuando complete el recorrido total de la misma o cuando realice el mayor recorrido en el tiempo estipulado para una carrera.

Si por cualquier razón se muestra la bandera a cuadros antes que el kart que marcha primero complete el número total de vueltas, o antes del tiempo fijado para una carrera, esta se dará por terminada en el momento que el primero haya cruzado la línea de llegada por última vez antes de la detención. Si por alguna razón la bandera a cuadro es mostrada con atraso. (más vueltas que las programadas), el resultado será determinado teniendo en cuenta el número de vueltas originalmente pactadas.

Los karts se dirigirán a marcha lenta hasta el parque cerrado sin detenerse y sin ningún tipo de ayuda externa, (salvo la de los oficiales deportivos si fuere necesario).

- **ARTÍCULO 31: SISTEMA DE PENALIZACIONES**

Categorías Junior / Senior: Para la confección del presente sistema de penalizaciones, se tomó como medida patrón el diámetro de salida de gases de las curvas de escape convencionales, siendo el mismo de 41 mm.

Los pilotos que obtengan el 1º y el 2º lugar en la FINAL, en la próxima fecha deberán colocar una brida en la curva de escape de su motor. La brida se fijará con un anillo seeger y no será sumatoria ni acumulativa.

1º Puesto en Final	Brida de 37 mm de paso de gases para próxima fecha (-4 mm de paso de gases respecto de la medida patrón).
2º Puesto en Final	Brida de 39 mm de paso de gases para próxima fecha (-2 mm de paso de gases respecto de la medida patrón).
del 3º Puesto para atrás en Final	No penaliza. En caso de haber utilizado Brida descarga la misma para la próxima fecha.

Aclaración GP Coronación: En la última fecha del Campeonato Fueguino de Karting se otorgará puntaje coeficiente 1,5 y no regirá el sistema de penalizaciones descripta en el presente reglamento, por lo que ningún piloto utilizará brida de escape.

Categoría Cajeros y Cadete: Invierte grilla de largada para la segunda serie del 1er puesto al 4to puesto, según resultados de la primera serie.

Ej: 1er puesto en primera serie larga en 4to lugar en segunda serie; 2do puesto en primera serie larga en 3er lugar en segunda serie; 3er puesto en primera serie larga en 2do lugar en segunda serie; 4to puesto en primera serie larga en 1er lugar en segunda serie.

## CAPÍTULO 5: SANCIONES — RECLAMOS Y APELACIONES

- **ARTÍCULO 32**

La elección de las sanciones en aquellas ocasiones en que el presente reglamento no las hubiere fijado, y la graduación de las fijadas, compete al comisario deportivo.

- **ARTÍCULO 33:**

Las infracciones que por su gravedad y que a juicio del comisario deportivo puedan dar lugar a la ulterior aplicación de una sanción de suspensión, facultan a aquel a solicitar a la APKU y AFK dentro de los diez (10) días de disputada la competencia se le prohíba al presunto infractor a participar en competencia alguna durante los treinta (30) días posteriores en que su actuación fue cuestionada. Igual medida podrán disponer de oficio la APKU y AFK sujetas a iguales plazos. Esta medida quedara automáticamente sin efecto cuando al cumplirse los TREINTA (30) días no se hubiese dictado resolución definitiva correspondiente, siguiendo las actuaciones en el estado en que se encuentren.

- **ARTÍCULO 34:**

El hecho de que alguna sanción precisa sea mencionada en el presente reglamento no impide la aplicación de sanciones suplementarias si ello fuera necesario.

- **ARTÍCULO 35:**

Toda infracción a los reglamentos, y las inobservancias de las instrucciones dadas por un oficial deportivo serán sancionadas de acuerdo al Presente Reglamento Deportivo, RDA, R.A.K y C.D.I. Aplicados en ese orden.

- **ARTÍCULO 36:**

Los reclamos y las apelaciones solo pueden ser presentados por el concurrente. Deberán presentarse por escrito al Director de la Prueba dentro de los TREINTA (30) minutos siguientes a la publicación de los resultados de la clasificación, serie o final. Se acompañará la caución fijada por la APKU y AFK para el corriente año consistente en:

RECLAMOS	400 litros de nafta super YPF - cotización al día de la competencia.
APELACIONES	500 litros de nafta super YPF - cotización al día de la competencia.

En caso de ausencia del Director de la Prueba deberá presentarse al Comisario Deportivo. La caución se reembolsara en caso de que el reclamo prospere. El fallo pronunciado por el Comisario Deportivo será definitivo, excepto para los casos de apelación previstos en el R.D.A. y R.A.K.

- **ARTÍCULO 37: INFRACCIONES AL REGLAMENTO TÉCNICO:**

Aquel kart que habiendo sido seleccionado para su revisión técnica luego de finalizada la serie, final o en cualquier momento en que se determine, acuse alguna situación anti reglamentaria fehacientemente verificada, aún siendo una situación irregular NO LO INHABILITARA para continuar compitiendo el resto de las pruebas. Sí originará consecuentemente la pérdida para el piloto de los puntos obtenidos hasta ése momento en las carreras del evento, independientemente de las sanciones que correspondiere aplicar por parte de las autoridades del evento designadas por la APKU y AFK (Art.35 ).

### EXCLUSIÓN POR TÉCNICA:

En caso de que un piloto sea excluido por TÉCNICA en la CLASIFICACIÓN	Podrá participar en la 1ra serie largando en el último puesto.
En caso de que un piloto sea excluido de la 1RA SERIE	Podrá participar en la 2da serie y final largando en el último puesto en ambas instancias
En caso de que un piloto sea excluido de la 2DA SERIE	Podrá participar en la final largando en el último puesto.

En caso de que un piloto sea excluido por TÉCNICA en la FINAL	Será excluido del EVENTO, correspondiendo solamente otorgar el puntaje obtenido por presentación.
---	---

Si el piloto reincidiese en tipo de exclusión (por TÉCNICA en la FINAL) se le aplicaran fechas de suspensión como penalidad.

En la segunda exclusión se le aplicará una fecha de suspensión y en la tercer exclusión se le aplicarán dos fechas de suspensión.

**PESAJE OBLIGATORIO:** Aquel piloto que no acuse el peso mínimo fijado en el reglamento técnico para cada categoría, más el lastre si lo hubiese, será automáticamente desclasificado de la prueba que acaba de finalizar (Clasificación, series o final). En caso de no dar con el peso mínimo, se podrá volver a realizar un 1 (un) nuevo intento. La metodología del pesaje podrá ser modificada para cada competencia por el RPP, en caso de no ser así se efectuará según este reglamento.

Esta situación irregular involuntaria no lo inhabilitará para continuar compitiendo en el resto de las pruebas del evento, tampoco procederá la aplicación de medidas disciplinarias por parte de APKU y AFK, ni el pago de multas que establezca el ente fiscalizador.

**EXCLUSIÓN POR PESO:** En caso de exclusión en la final por peso, y anteriormente habiendo pasado bien por técnica el pesaje de clasificación y series (en caso de que haya correspondido pesaje obligatorio) no perderá los puntos antes logrados.

- **ARTÍCULO 38:**

El organizador se reserva el derecho de emitir prescripciones complementarias o modificaciones antes del comienzo de la prueba, las cuales serán debidamente informadas a los participantes.

- **ARTÍCULO 39:** Los anexos A y B forman parte integrante del presente reglamento de campeonato.

- **ARTÍCULO 40: CÓDIGO DE CONDUCTA**

El Código de Conducta de la APKU y AFK consta de 14 (catorce) puntos a saber:

1- Entiéndase por participantes al piloto, concurrente, mecánicos y allegados al mismo, el piloto será el único responsable por los mismos.

2- Todos los participantes deben competir dentro de las reglas y respetar a las autoridades de la prueba y las decisiones que estos toman.

3- Todos los participantes deben respetar los derechos, dignidad y valores de sus compañeros participantes sin importar su género, capacidad, apariencia física, bagaje cultural o religión.

4- Todos los participantes deben asumir la responsabilidad por sus actos en todo momento.

5- Todos los pilotos deben asegurarse de que su equipo es seguro para la competición, antes de tomar parte de entrenamientos, pruebas o eventos. Solo la indumentaria reglamentaria será usada por el piloto (buzo, casco, guantes, botas etc.) de acuerdo a los reglamentos vigentes.

6- Es exclusiva responsabilidad del piloto medir su propio nivel de habilidades en relación a sus competidores, y asumir la responsabilidad por sus acciones en entrenamientos, pruebas o carreras.

7- Es responsabilidad de los pilotos declarar, previo a cualquier participación en entrenamientos, pruebas o carreras, toda condición médica o medicación requerida por dicha condición que pudiera ser relevante en caso de emergencia.

8- Todos los participantes están obligados a mostrar cortesía hacia otros participantes y miembros de las autoridades competentes en entrenamientos, pruebas y carreras. Toda disputa o problema que pudiera surgir durante el evento deberá ser expresada en forma respetuosa, a la persona indicada (autoridades) en dicho momento. Agresiones verbales/insultos serán consideradas como una falta GRAVE a este Código de Conducta. Agresiones físicas serán consideradas como una falta MUY GRAVE a este Código de Conducta.

9- La seguridad de los niños en el deporte es prioridad de estas asociaciones. El desconocimiento de las cuestiones reglamentarias no podrá ser invocado por los responsables de los mismos. Es exclusiva responsabilidad de los participantes mayores garantizar la seguridad de los niños en los entrenamientos, pruebas o carreras.

10- Al tomar parte de cualquier evento es responsabilidad del piloto leer y comprender las reglas publicadas, regulaciones y condiciones particulares de dicho evento previo a la largada, de este modo se evitarán discusiones innecesarias.

11- Todos los participantes deben respetar que el consumo de alcohol está estrictamente prohibido en los entrenamientos, pruebas y carreras. Es una infracción y no será tolerada. Los

infractores serán excluidos del evento y enfrentarán las medidas disciplinarias adicionales.

12- Todo comentario abusivo en las redes sociales (Facebook, X, etc) entre participantes de distintos equipos, competidores, autoridades, organizadores o cualquier otra persona relacionada con esta asociación, se le responsabilizara al piloto relacionado con el autor de dicho comentario.

13- Es responsabilidad del piloto y/o concurrente hacer conocer este Código de Conducta al resto de los participantes de su grupo (concurrente, mecánicos, familiares y allegados), los cuales no podrán alegar desconocimiento de este código.

14- Ante un hecho que viole algunos de los puntos de este Código de Conducta las asociaciones podrán hacer uso del derecho de admisión al predio del piloto o alguno de los participantes de su grupo.

- **ARTÍCULO 41: INFRACCIONES AL CÓDIGO DE CONDUCTA.**

Los pilotos y/o concurrente que formen parte de las actividades que organicen la APKU y AFK son los responsables de hacer conocer este Código de Conducta al resto de los participantes de su grupo (concurrente, mecánicos, familiares y allegados), el hecho de estar inscripto en una competencia organizada por las instituciones previamente mencionadas da por sentado conocer la existencia del presente reglamento y de este código. Por falta de la misma no se podrá alegar desconocimiento del código mencionado ya que forma parte del reglamento de Campeonato.

1- Ante una falta al Código de Conducta las Comisiones Directivas de la APKU y AFK, nombrarán mediante nota y/o comunicado oficial, a un Tribunal de Disciplina compuesto por 3 (tres) miembros: 1 (un) directivo de APKU, 1 (un) directivo de AFK, y 1 (un) miembro de las asociaciones del deporte motor de la provincia de Tierra del Fuego que podrá ser elegido de la Asociación de Pilotos de Turismo y Rally de Tierra del Fuego (APITUR), Asociación Motociclista Ushuaia (AMU), Moto Club Río Grande (MCRG), Automovil Club Rio Grande (ACRG), Asociación de Pilotos de Automovilismo en Pista (APAP) o Asociación de Corredores de Turismo Carretera Fueguino (ACTCF), los cuales citarán al piloto y/o concurrente involucrados a comparecer dentro de los 7 (siete) días posteriores al hecho, superado este tiempo se considerará que el o los involucrados no tienen nada para declarar.

2- Luego de comparecencia el Tribunal de Disciplina dictaminará si el o los involucrados son inocentes o culpables del incumplimiento del que se les acusa en tal caso impondrá las sanciones que establece el Artículo 40 incisos 3, 4 y 5. El tribunal según lo considere podrá hacer extensiva la sanción a algún miembro del grupo del piloto sancionado, familiar, mecánico, ayudante, etc.

3- Si el participante sancionado no tiene antecedentes y no se trata de una falta grave, el tribunal podrá sancionar con 2 fechas de exclusión en suspenso en las actividades que la APKU y la AFK organicen, carreras, pruebas etc..

4- Si el participante sancionado comete una falta GRAVE al Código de Conducta o es reincidente con un en segunda falta dentro del año del año calendario, el tribunal podrá sancionar con 60 días y hasta un máximo de 365 días de suspensión a las actividades que la APKU y la AFK organicen, carreras, pruebas etc., el sancionado no formará parte de ninguna de ellas y si las actividades fuesen dentro del Kartodromo de Ushuaia o Río Grande, directamente se le prohibirá el ingreso al predio.

5- Si el participante sancionado comete una falta MUY GRAVE al Código de Conducta o es reincidente con un una tercera falta o más dentro del año del año calendario, el tribunal podrá sancionar con 120 días y hasta un máximo de tres años de suspensión a las actividades que la APKU y la AFK organicen, carreras, pruebas etc., el sancionado no formará parte de ninguna de ellas y si las actividades fuesen dentro del Kartodromo de Ushuaia o Río Grande, directamente se le prohibirá el ingreso al predio.

- **ARTÍCULO 42: DECLARACIONES PÚBLICAS**

Si algún piloto, concurrente o allegado al mismo, realizara declaraciones de carácter público (a través de cualquier medio — grafico, radial y televisivo, o redes sociales Facebook, X, Instagram, whatsapp etc. ) referidas a la categoría, competencia, campeonato, autoridades deportivas, dirigentes, instituciones organizadoras etc., que resulten agraviantes y/o exponiendo situaciones que no hubieran sido tratadas o aclaradas convenientemente, (Art. 50 RDA), el comisario Deportivo y el Fiscalizador, se reservan el derecho a solicitar a las Comisiones Directivas de APKU y AFK, que consideren el caso y apliquen sanciones disciplinarias o económicas según crea conveniente en cuanto a la forma y duración.

### ANEXO "A"

#### ARTÍCULO 1: PODIO Y PREMIACIÓN:

Subirán al podio y serán premiado con trofeos los pilotos que ocuparon los siguientes puestos por categoría en sus finales:

CADETE	3 primeros lugares. El resto de los participantes recibirán mini trofeo o medalla.
JUNIOR	3 primeros lugares
SENIOR	3 primeros lugares
CAJEROS	3 primeros lugares

#### ARTÍCULO 2: ATENCIÓN MÉDICA A PILOTOS Y DETENCIÓN DE LA CARRERA.

Si a causa de un incidente en pista se detiene la carrera dando ingreso a la ambulancia y cuerpo médico para atender a uno o más pilotos accidentados, será requisito indispensable el alta médica por escrito para que los involucrados en el accidente puedan seguir participando en el evento, PREVIA AUTORIZACIÓN DE LAS AUTORIDADES DEL MISMO.-

### ANEXO "B"

Para el año 2026 se establecen las siguientes edades para las siguientes categorías:

CADETE	Para pilotos de 5 (CINCO) años como mínimo, cumplidos a la fecha de la Competencia, y 11 (ONCE) años como máximo al inicio del año calendario del campeonato.
JUNIOR	Para pilotos de 11 (ONCE) años como mínimo, a cumplir durante el año calendario del campeonato, y 15 (QUINCE) años como máximo al inicio del año calendario del campeonato. Para pilotos de 16 (DIECISEIS) años sin experiencia alguna se les permitirá participar durante 1 año.
SENIOR	Para pilotos de 15 (QUINCE) años cumplidos a la fecha de la Competencia.
CAJEROS	Para pilotos de 18 (DIECIOCHO) años cumplidos a la fecha de la Competencia.



Brizzi Carla Andrea  
30384392  
Presidente  
A.F.K



JUAN MANUEL PAVLOV  
PRESIDENTE  
APKU 2000