

“CAMPEONATO DE RESISTENCIA 2016”

REGLAMENTO PARTICULAR

ORGANIZA: CLUB DEPORTIVO KARTING DIEZ

PREMIO ESPECIAL: 50% DE DESCUENTO EN LA INSCRIPCIÓN DE LAS “24 HORAS KARTPETANAS 2017”.

(Al equipo que resulta ganador (el que haya obtenido mayor puntuación, sumando los puntos obtenidos en las 3 carreras).

FECHAS:

+ **Sábado 1 de OCTUBRE** (nocturna) + **Domingo 2 de OCTUBRE** + **Domingo 20 de NOVIEMBRE**

LUGAR:

CIRCUITO KARTPETANIA (c/Baja, 4. CP: 40191. La Higuera (Segovia)

CATEGORÍAS Y TIPO DE KARTS:

CATEGORIA ALPHA. MOTOR HONDA 390 CC

La Dirección de carrera y cronos corresponden a Kartpetania, así como la mecánica y puesta a punto de los karts.

INSCRIPCIONES:

PRECIO: 280€/EQUIPO (por transferencia, con una semana de antelación a cada prueba mínimo, pasado el plazo será de 300€)

+ NUMERO DE CUENTA: IBAN: ES55 0182 5962 32 0201541393 (BBVA)

SWIFT: ESMMXXX

+ CONCEPTO: 3H. y Nombre de equipo.

+ BENEFICIARIO: Karting Díez Kartpetania S.L.

+ Enviar mail con justificante de ingreso a: info@kartpetania.com junto con el nombre, apellidos y Dni de todos los integrantes del equipo. Así como teléfono de contacto y mail de cada uno.

SOLICITUD DE INFORMACION:

620 888 997

info@kartpetania.com

SEGUROS DE LA PRUEBA:

+ **RESPONSABILIDAD CIVIL y ACCIDENTES:** Catalana Occidente (el seguro del circuito)

TRAZADO Y AREAS:

+ TRAZADOS:

- .- 1 de Octubre (Nocturna): variante con chicane después de la parabólica de izquierdas (1080 metros).
- .- 2 de Octubre: variante de competición (1.200metros).
- .- 20 de Noviembre: variante más larga (1.480 metros).

+ AREA DE REPOSTAJE Y CAMBIO DE PILOTO:

Se habilitará una zona común para todos los equipos, en el paddock, para repostar y cambiar de piloto. No hay que llenar el depósito a tope, para evitar derrames durante la carrera, ***Engrasar la cadena en cada parada, sin empujar el kart por la parte del filtro de aire, escape y porta-números delantero (se pueden romper). la mejor manera es empujando por el asiento.*** . Para los repostajes hay que parar el motor del kart, para los cambios de piloto, no es necesario.

HORARIOS:

Sábado 1 de Octubre 2016:

10:00-18:45 Verificaciones Administrativas

19:00 Briefing (obligatoria la asistencia de todos los pilotos en la zona de paddock)

19:15 Foto de grupo (obligatoria la asistencia de todos los pilotos)

19:30 CRONOS (10 minutos)

20:15 CARRERA (3 HORAS)

23:30 ENTREGA DE TROFEOS

Domingo 2 de Octubre y Domingo 20 de Noviembre 2016:

09:00-10:00 Verificaciones Administrativas

10:15 Briefing (obligatoria la asistencia de todos los pilotos en la zona de paddock)

10:45 Foto de grupo (obligatoria la asistencia de todos los pilotos)

11:00 CRONOS (10 minutos)

12:00 CARRERA (3 HORAS)

15:15 ENTREGA DE TROFEOS

PUNTUACIONES:

Las pruebas del 20 de Agosto y 2 de Octubre puntuarán de la siguiente manera:

(1º-25pts)-(2º-20pts)- (3º-18pts)-(4º-15pts)- (5º-14pts)-(6º-13pts)- (7º-12pts)-(8º-11pts)

(9º-10pts)-(10º-9pts)-(11º-8pts)- (12º-7pts)-(13º-6pts)- (14º-5pts)-15º-4pts) (16º-3pts)

(17º-2pts)- (18º-1pts).

La prueba del 20 de Noviembre puntuará el doble.

DIRECCION DE CARRERA Y EQUIPO DE MECANICOS

Circuito Kartpetania.

RECLAMACIONES:

Cualquier reclamación, será atendida por el Director/Directores asignados el día de la carrera por Club Deportivo

Karting Díez, en la zona de cronometraje, y únicamente se atenderá al Director de cada equipo. La invasión de la zona

de CRONOMETRAJE, CONTROL DE PULSERAS Y DIRECCION DE CARRERA, por parte de los pilotos, puede

ser motivo de sanción directa (la que estime oportuna el Director de carrera).

Se deberá respetar las decisiones de Dirección de carrera sin posibilidad de reclamación monetaria alguna. (Las

sanciones se comunicarán a los jefes de equipo, solicitando su presencia en zona de control mediante la megafonía).

ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS:

Se llevará a cabo una sesión de 10 minutos, la cual será valedera para la formación de la parrilla de la manga puntuable.

La sesión de cronos la puede realizar un solo piloto designado por el equipo o bien varios pilotos del equipo. Siempre que haya parada hay que enseñar la pulsera, sin sobrepasar la línea de STOP.

La asistencia en pista está autorizada (además de a los pilotos que estén conduciendo) solamente a los comisarios y/o medios de comunicación. Las SANCIONES que se cometan durante los cronos, se aplicarán en el orden de salida de la carrera.

PROCEDIMIENTO DE SALIDA: El tipo de salida será Lemans, los coches se colocarán en un lado de la pista, según la posición en la que hayan terminado los entrenos cronometrados, los karts serán sujetados por un compañero de equipo. En el otro lado de la pista se posicionará cada piloto enfrente de su coche; Cuando el director de carrera baje la bandera, los pilotos deberán salir corriendo hacia sus coches, tomar su puesto de conducción e iniciar la salida. Si se detecta que el compañero de equipo que esté sujetando el kart, empuje el mismo, para favorecer la salida de su compañero, tendrá una penalización de 10 sg.

SANCIONES (todas bajo criterio del Director de carrera)

El director carrera podrá verse obligado a aplicar las sanciones que considere oportunas, cuando bajo su criterio perciba que se ha infringido el reglamento de la prueba. En este caso la sanción a aplicar será la de **10 SEGUNDOS** en todos los casos, menos en sanciones por **NO LLEGAR AL PESO MINIMO ò SALTARSE LA LINEA DE STOP SIN ENSEÑAR PULSERA** que serán de **3 vueltas (se restarán del tiempo total de carrera)**

Se aplicará sanción de 10 SEGUNDOS en las siguientes situaciones de carrera:

- A- Velocidad excesiva a la entrada o salida del pit lane, con derribo de conos, desplazamiento o roce de neumáticos o vallas dentro del pitlane, por muy leve que sea.
- B- Detener el Kart en medio de la entrada o salida de boxes intencionadamente.
- C- Sobrepasar la línea de STOP en el control de pulseras.
- D- Conducta impropia hacia los miembros de la organización u otros equipos.
- E- Invasión a pie de la zona de pitlane (sin previa autorización)
- F- Cuando uno se presente como representante legal de uno o más pilotos sin estar inscrito en la prueba.
- G- La utilización incorrecta del lastre (sólo se puede utilizar el lastre de la organización, salvo autorización expresa de la organización)
- H- Poner o quitar lastre fuera de la zona destinada para ello.
- I- Adelantar con banderas amarillas, en la zona afectada (bajo criterio del comisario).
- J- Hacer caso omiso de cualquier bandera o indicación de los comisarios de carrera para con cualquier piloto en pista.
- K- Conducción antideportiva
- L- Tocar o empujar al kart que va delante, adquiriendo ventaja de esta maniobra
- M- No enseñar la pulsera identificativa en los puntos de control destinados a ello.
- N- Adelantarse al banderazo de salida al inicio de la prueba.
- O- Sobrepasar la línea de STOP (zona de control de pulsera)
- P- Todo lo que considere Dirección de carrera.
- Q- No retornar a la zona de almacenamiento, los bidones de gasolina, pesos, grasa de cadena..
- R- Repostar con el motor en marcha.
- S- Que el compañero que sujeta, empuje el kart, a la hora de realizar la salida LE MANS

LAS SANCIONES DURANTE LOS CRONOS: se aplicarán en el orden de salida de la carrera.

LAS SANCIONES DURANTE LA CARRERA: se aplicarán al término de la misma. El equipo que cometa + 7 o más sanciones de 5sg. Se les descontará 1 vuelta de carrera al final de la prueba, es decir, si comete 7 infracciones de 5sg = a 35 sg. Pero por ser reiterativo se penaliza su actuación y se cambian esos 35sg. por una vuelta completa de penalización. Sanción acumulable por cada 7 sanciones cometidas por un mismo equipo.

Se podrá proceder a la DESCALIFICACIÓN en las siguientes situaciones de carrera:

- 1- Circular en sentido contrario al circuito, poniendo en peligro a los demás participantes.
- 2- La omisión reiterada de las instrucciones de los comisarios, habiendo recibido sanción previa.
- 3- La tercera sanción de conducta antideportiva será la descalificación.
- 4- El uso de la pulsera de otro piloto del equipo.
- 5- Intercambio de pilotos entre equipos (sin autorización del Director de Carrera)
- 6- Manipular la presión de los neumáticos, filtros o cualquier otra alteración en el motor y chasis, aditivos en la gasolina y del motor del kart. Sólo está permitido el uso de la gasolina suministrada por la organización, así como de los bidones y embudos de la organización.
- 7- No cumplir con el mínimo de paradas obligatorias por equipo, 4 paradas.
- 8- Cuando el piloto sea representado por alguien que no es reconocido por la organización o no se encuentra inscrito como piloto de su mismo equipo.

NOTA: Las posibles infracciones no contempladas en este reglamento, pero que a juicio de la Dirección puedan representar un peligro o contravengan el espíritu deportivo, quedan a decisión del Director de Carrera. La DESCALIFICACION implica sumar 0 puntos.

TIEMPOS DE CONDUCCIÓN

- + No hay tiempo máximo de conducción por piloto.
- + Cada equipo deberá realizar un mínimo de 4 paradas (no es necesario cambio de piloto.)
- + Siempre que se realice una parada o entrada al pitlane, hay que enseñar la pulsera, si se salta el STOP, sin enseñar la pulsera, la parada no contará y se sancionará con 3 vueltas.
- + Está permitido realizar el cambio de piloto y repostaje en la misma parada (pero en la zona delimitada para ello).
- + No hay tiempo mínimo de parada para cambio de piloto y repostaje, pero los repostajes se deberán de realizar con el motor apagado (para los cambios de piloto, no es necesario) y con cuidado de no verter gasolina ni poner en peligro al resto de los participantes, cualquier toque con desplazamiento, por leve que sea, de los neumáticos, derribo de conos, gasolina vertida, VELOCIDAD EXCESIVA circulando por el pitlane y boxes a criterio del comisario, será sancionado con **10 SEGUNDOS**.
- + Al salir de la zona de repostaje y continuando por el pit lane de salida, habrá una serie de conos haciendo "slalom" para reducir velocidad. Derribar los conos, será motivo de sanción.
- + **FINAL DEL PIT LANE**, justo antes de salir a pista, hay que estar atentos para tener una salida limpia a pista sin entorpecer a los pilotos que ya están en recta de meta.

Cualquier acción o conducta que pueda poner en peligro la integridad física de los pilotos en la zona de cambios será juzgada y sancionada en tiempo y forma por Dirección de Carrera.

REPOSTAJES Y ENGRASADO DE CADENA Y CAMBIO DE NEUMATICOS Y AVERIAS

Toda la gasolina que se use en el evento será única y exclusivamente la puesta a disposición por parte de la organización. Los pilotos no pueden echar a la gasolina ningún tipo de aditivo o sustancia. Cualquier infracción de esta norma será penalizada con la descalificación del equipo.

Habrà una ZONA DE ALMACENAMIENTO de garrafas/bidones de 20 litros, grasa para cadena, pesos para lastres, extintores, los cuales, cada vez que se usen se deberán devolver a la ZONA DE ALMACENAMIENTO, el no retornar dichos elementos a su zona, puede ser motivo de **SANCION DE 10 SEGUNDOS**

Los repostajes serán responsabilidad de cada equipo. Solicitando el llenado del bidón comisario encargado de llenar los bidones.

Es muy importante que en cada parada para cambio de piloto o repostaje, se engrase la cadena del kart, en caso contrario, se aumenta considerablemente el riesgo de avería y rotura del kart. **PROHIBIDO EMPUJAR EL KART POR LA ZONA DEL FILTRO DE AIRE**, se puede romper fácilmente y será motivo de avería, no otorgando kart de sustitución al equipo infractor, hasta que se arregle la avería provocada, si se pudiera reparar. Si se quiere empujar el kart, para engrasar la cadena o por cualquier otro motivo, el kart se tiene que empujar por la parte trasera del asiento, NUNCA por el sistema de filtro de aire, escape o parte delantera (frontal porta-números).

Para el repostaje el kart OBLIGATORIAMENTE debe estar con el motor apagado, si se incumple será sancionado con 10 segundos.

EL KART: Es facilitado por la organización según sorteo antes de la sesión de entrenos cronometrados.

AVERIAS: En caso de que la avería sea por fallo del kart y no del piloto, se entregará un kart de sustitución con una carga de gasolina de $\frac{1}{4}$, mientras se repara el kart averiado, el cual se entregará con la carga de gasolina con la que se dejó el kart averiado en el taller.

Si la avería es provocada por negligencia del piloto, no se entregará ningún kart de sustitución, teniendo que esperar el equipo a que se repare su kart, en caso de no tener arreglo, el equipo será descalificado.

Cada jefe de equipo y los pilotos serán responsables de la correcta utilización del kart hasta el final de carrera. Si esto no ocurre, pueden ser indirectamente responsables de cualquier daño a otros karts, a los equipos, e incluso al circuito.

Si se produce en pista cualquier incidente que impida al piloto circular con el kart por sus propios medios hasta la zona de reparación, el piloto del kart averiado deberá levantar la mano y esperar hasta ser remolcado por un Kart de la Organización. El piloto no debe en ningún caso apearse del Kart (salvo que la situación lo requiera por peligro, en ese caso deberá bajarse del kart de forma segura y situarse en una zona de la pista fuera de peligro, hasta la llegada de los miembros de la organización)

Es obligación y responsabilidad del equipo el cambiar el transponder al kart de reserva cuando el original se averíe y viceversa. Las vueltas no contabilizadas por culpa de no poner el transponder o perderle, en ningún caso se podrán recuperar.

La organización dispondrá de motores de reserva, por si hubiera que reemplazar el motor en los karts averiados.

Los cambios o reparaciones en el kart, solo los podrán realizar los mecánicos miembros de la organización. Los equipos que manipulen el kart sin consentimiento expreso de la organización, serán descalificados.

Si el kart finalmente no puede repararse el equipo deberá abandonar la prueba sin reembolso alguno.

CRONOMETRAJES

El cronometraje de la carrera será efectuado por la organización. No se admitirá ninguna reclamación sobre los transponder de cada kart. En caso de pérdida o rotura del transponder, las vueltas no contarán (salvo que la organización considere que es fallo del sistema de cronos). Cada jefe de equipo será personalmente responsable del correcto estado y funcionamiento del transponder, La rotura del mismo por negligencia supondrá la entrega del valor de 200 euros a la organización por parte del equipo afectado. Se pondrá en cafetería y paddock pantallas para poder seguir los tiempos.

PESOS/LASTRES

El peso mínimo del piloto será de 80kg. SOLO SE PUEDEN USAR LOS LASTRES FACILITADOS POR LA ORGANIZACIÓN. (salvo autorización expresa de la organización). Carga máxima de 30kg. en múltiplos de 5kg.

Todos los pilotos deben pesarse antes de la sesión de entrenamientos cronometrados, con el fin de establecer el peso que cada uno debe utilizar durante el entreno y la carrera.

Como referencia el piloto deberá correr con el mono y el casco y dotarse de pesos para dar un peso igual o superior a 80 kg.

Corresponde a los pilotos dar un margen para el control de su peso y dar un margen suficiente para la pérdida de peso por deshidratación.

Puntualmente podrá haber control de peso, si la organización considera que hay pilotos con menos peso del reglamentario.

PARTICIPANTES:

La edad mínima de participación en la prueba es de 13 años (con autorización de los padres). La organización se reserva el derecho de admisión en la prueba, y puede denegar la participación de un piloto, si entiende que puede poner en peligro a los demás participantes, en las pruebas previas.

Todos los equipos deberán rellenar la hoja de inscripción (verificaciones administrativas el día de la carrera) A cada piloto de cada equipo se le entregará una pulsera indentificativa con el número de equipo y letra de piloto que deberá colocarse en la mano izquierda.

Cada equipo tiene que nombrar un jefe de equipo que les representará durante toda la carrera. Este será de libre designación por cada equipo participante.

La inscripción estará limitada a un máximo de 18 equipos por categoría. Los equipos deberán estar compuestos de 1-4 pilotos, pudiendo ser más pilotos por equipo si se quiere. (Dependiendo de la prueba, se podrá subir el cupo máximo de equipos)

FINAL DE CARRERA:

Al cumplirse las 3 horas, desde línea de meta se mostrará al equipo que vaya en cabeza, la bandera a cuadros.

CANCELACIONES:

La organización se reserva el derecho de cancelar el evento en el caso de que lo estime conveniente. En caso de que el evento se cancele, se devolverá a los equipos inscritos el dinero íntegro de la inscripción. Por lluvia no se cancelará el evento. En caso de inclemencias meteorológicas extremas (inundaciones etc..) se buscará nueva fecha para la prueba, sin reembolso de la inscripción, es decir la inscripción, vale para la nueva fecha. En el caso de que un equipo haya pagado la RESERVA, y no vaya a participar finalmente en la prueba, no se le devolverá el dinero, siempre y cuando lo comunique antes de 25 días para la prueba.

En caso de exclusión de carrera por una infracción grave o un comportamiento antideportivo, los equipos no podrán pedir el reembolso del dinero de la inscripción.

Todo equipo y pilotos, al inscribirse en la prueba, se dan por enterados y están conformes con todo lo expuesto en el reglamento y asumen sus consecuencias.

PUBLICIDAD

Los equipos podrán colocar publicidad en el kart durante la carrera, siempre que:

- No ocupen espacio reservado para la organización
- No sea contraria a los principios de la moral ni contengan mensajes ofensivos, dañinos o que la organización considere no adecuados y perjudiquen la imagen del evento.

BANDERAS

Los pilotos deberán prestar atención a las banderas de señalización que se les presenta en este reglamento.

+BANDERA AMARILLA

Hay que reducir la velocidad, hay algún peligro en pista **(por la noche, con palos luminosos)**

+BANDERA ROJA: en caso de bandera roja todos los pilotos, deberán disminuir la velocidad e ir a su box con mucho cuidado. (SI CAMBIAN DE PILOTO SE CONTABILIZARA COMO CAMBIO O PARADA) Se podrá repostar. La carrera se reiniciará según la posición de la última vuelta en que se haya contabilizado el paso de todos los equipos y la salida se hará por el pitlane de uno en uno. (salvo cambios por la organización). No se descontará tiempo al tiempo total de la carrera.

+BANDERA VERDE

Fin de peligro en pista.

+BANDERA DE AJEDREZ

Fin de carrera.

+BANDERA DE COLOR NEGRO CON CIRCULO NARANJA

Esta bandera se enseña junto con el número de kart e informa al piloto que tiene ese número que su kart tiene problemas mecánicos y puede ser un peligro para si mismo y para otros corredores. Es necesario entrar a la zona de box para intentar reparar el problema.

+BANDERA BLANCA Y NEGRA DIVIDIDA POR UNA DIAGONAL

Esta bandera se enseña junto con el número de kart e informa de conducta antideportiva al piloto que lleva ese número en su kart.

+BANDERA NEGRA

Esta bandera se enseña junto con el número de kart e informa que el piloto que lleve ese número está descalificado.

JURISDICCIÓN

Si algo de lo que ocurra en la prueba no está previsto en este reglamento, será examinado por la organización y se tomará la decisión que la Dirección estime oportuna, siempre velando por el espíritu deportivo y amistoso de la misma. Sin derecho a reclamar o contradecir las decisiones de la Dirección de carrera.

TROFEOS: Se entregarán trofeos a los tres primeros equipos al final de cada carrera.

PREMIO ESPECIAL: 50% DE DESCUENTO EN LA INSCRIPCIÓN DE LAS “24 HORAS KARTPETANAS 2016”.

(Al equipo que resulta ganador (el que haya obtenido mayor puntuación, sumando los puntos obtenidos en las 3 carreras).

VERIFICACIONES: En las verificaciones técnicas se podrá controlar todo aquello que a juicio de los verificadores se estime oportuno, el negarse a ello es motivo de exclusión.

OBSERVACIONES: Es de obligado cumplimiento las normas del presente reglamento particular de la prueba.

La organización se reserva el derecho a modificar o ampliar el presente reglamento, comunicándolo por escrito en el tablón de anuncios de la prueba con antelación al inicio de la prueba.

PLANOS DEL CIRCUITO:

En breve incluiremos, en el reglamento PLANOS DE SITUACION, para el mejor entendimiento de los pilotos participantes. Toda la información: www.kartpetania.com

CONSEJOS PARA LA BUENA PRÁCTICA:

A modo de recordatorio de algunos aspectos básicos, motivo por el que no se incluye dentro del reglamento, aprovechamos para incluir algunas reflexiones sobre este tipo de competiciones.

Se trata de pruebas automovilísticas en las que el objetivo es llegar lo más adelante posible, aun así debemos cumplir unas pautas básicas que rigen desde la F1 al karting, pasando por todas y cada una de las disciplinas en circuito.

Citamos el anexo L del CODIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL art. 2

Capítulo IV.-CÓDIGO DE CONDUCTA SOBRE CIRCUITO

Art. 2.- ADELANTAMIENTOS. Durante la carrera, un vehículo que se encuentre en la pista puede utilizar toda la anchura de la misma. Sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado en una recta por otro vehículo, cuya velocidad sea, bien momentáneamente o bien constantemente, superior a la suya, el piloto debe asumir el derecho de paso del otro vehículo ciñéndose a un lado para facilitar el paso por el otro lado.

Si el piloto del vehículo alcanzado pareciera no utilizar debidamente el retrovisor, el/los comisarios deberán dirigirle una advertencia por medio de la bandera azul para prevenirle de que otro piloto intenta sobrepasarle.

Todo piloto que no respete dicha bandera azul, podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos.

Las infracciones sistemáticas o repetidas podrán entrañar la exclusión de la carrera de los infractores.

Las curvas así como sus zonas de entrada y salida, pueden ser trazadas por los pilotos como deseen dentro de los límites de la pista.

El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda. Sin embargo, las maniobras susceptibles de molestar a otros

pilotos, tales como el cambio de dirección prematuro, más de un cambio de dirección, la aglomeración voluntaria de vehículos en el exterior o interior de la curva, o cualquier otro cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidas y entrañarán penalizaciones que, dependiendo de la importancia o de la reiteración de las infracciones, irán desde la multa a la exclusión.

La repetición de una conducta peligrosa, puede entrañar la exclusión. Toda maniobra de obstrucción, por parte de un piloto o de varios que tengan o no intereses comunes, está prohibida.

Tendrá penalización que será aplicada a los pilotos que zigzagueen sobre la pista para impedir el adelantamiento a otros concursantes.

La repetición de faltas graves o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo una salida de pista) podrá entrañar la exclusión de la carrera para los conductores en cuestión.

Los pilotos que estén en una carrera, solo deben utilizar la pista.”

Esto podemos aplicarlo del siguiente modo:

La regla general es que tiene prioridad el coche mejor situado para tomar la curva. Si ambos llegan a la par a la zona de frenada aquél que sea más eficaz en su frenada, puede retrasarla ligeramente y lograr una pequeña ventaja que le permitirá iniciar la curva en primer lugar. Si no se logra ventaja en la frenada, el coche que se encuentre en el interior de la curva, al tener una trayectoria más corta, puede preceder a su adversario. Mientras un piloto no haya iniciado el viraje, sus rivales pueden intentar sobrepasarlo, pero en cuanto el coche haya iniciado la curva la trazada le pertenece y cualquier intento posterior para desviarlo de la misma, además de no estar permitido deportivamente puede provocar un accidente.

Las principales posibilidades de adelantamientos, excluyendo la más evidente, que es la de tener mayor velocidad en todo momento con lo que es factible adelantar en cualquier tramo recto, son:

1.- La más usual es la que ofrece la zona de frenada anterior a la curva. A veces es la única posibilidad contra un rival con un kart cuya velocidad y aceleración son parejas. Lo habitual es apurar la frenada por el interior de la curva cuando el piloto precedente se abre para trazar, con el fin de ganar la posición. Sin embargo, un piloto con una frenada muy eficaz frente a otro con una decisión muy inferior puede ganar también la posición por el exterior. Por contra, esto no es factible más que al abordar curvas bastante cerradas, que requieran una zona de frenada lo suficientemente larga. La frenada al trazar curvas muy amplias suele ser muy pequeña y no da espacio, pero en casi cualquier caso, aun rodando muy parejo, tomar la zona interior da una ventaja decisiva.

La norma indica que el adelantamiento se tiene que realizar antes de que el rival inicie la maniobra, pero no es preciso superarlo, con ganarle la posición es suficiente. Se suele decir que hay que ponerse a la par y mirarle a la cara para que se percate pero, aunque lo hemos observado y nada menos que entre Mansell y Senna, no parece muy apropiado despistarse en un momento tan delicado. Lo que sí debe estar muy claro es que, al menos, se debe poner a la par TODO el coche. Ganar la posición no consiste en impedir la maniobra, metiendo el morro o las ruedas delanteras, lo que es fácil conseguir en una ligera pasada de frenada. Realmente es al revés: se impide la maniobra del contrario porque YA se ha colocado el coche, antes que el contrario comience a trazar.

2.- Otra posibilidad es la salida de la curva. Para ello se debe contar con una potencia de aceleración superior a la del coche a adelantar, salir de la curva por la parte interior al mismo tiempo y acelerar. Si se tiene esta ventaja y el piloto que precede traza defensivamente, sin posibilidad de adelantamiento en la frenada, es preferible separarse un poco e intentarlo en la salida. En efecto, trazar pegado al piloto precedente limita la velocidad de paso a su acomodo y la de salida a la suya propia. Dejando un poco de distancia permitirá trazar más eficazmente, salir de la curva con mayor velocidad y aprovechar la mayor aceleración para pasarle en la salida de la curva, al acelerar en el comienzo de la recta.

3.- La pasada en recta es factible cuando se dispone de algo más de velocidad punta. Si bien en kart la aspiración (rebufo) del coche precedente no es muy eficaz, dada sus limitaciones de velocidad y su escasa masa, si se sale de la curva precedente a la recta muy pegado al otro coche es posible superarle o al menos ganarle la posición para la siguiente frenada.

4.- Con un rival diestro y cuyo kart tiene aceleración y velocidad semejantes, casi la única posibilidad es aprovechar sus errores, que pueden ser provocados por medio de tácticas adecuadas. Hay que colocarse en la mejor posición y permanecer atento para adelantar a la menor oportunidad: en una ligera pasada de frenada, en un error de trazada en la que se abra más de lo previsto, cualquier ligero despiste o falta de concentración.

DOBLAR .-Sobrepasar a un piloto que va a perder vuelta puede resultar complicado si éste no facilita la maniobra. Un piloto a ser doblado NO debe resistirse pero TAMPOCO tiene obligación de cambiar su trayectoria. De hecho, cambiar bruscamente la trazada para facilitar la maniobra puede dar origen a una equivocación del piloto más rápido y originar un accidente. El piloto que va a ser doblado, al que se le habrá mostrado la bandera azul, debe buscar la zona más próxima en que puede ser sobrepasado sin peligro. Puede levantar ligeramente el pie del acelerador al comienzo de la recta, abrir su trayectoria en la frenada para dejar la zona, etc. Si es factible, puede indicar, con un signo de la mano, el lado por el que quiere ser sobrepasado. Ir demasiado próximo a un piloto más lento puede dar origen a una colisión si no se tiene en cuenta que su zona de frenada será normalmente más amplia.

Por otra parte siempre hay que considerar que cada uno está haciendo su carrera y, a veces, a un piloto no le resulta fácil distinguir si va a ser doblado o están disputando el mismo puesto.

- El manifestar desconocimiento de las maniobras antirreglamentarias o sanciones por parte de los pilotos no exime de su aplicación.

- Se recuerda a los participantes que se trata de un campeonato de karts de alquiler. No se puede modificar ningún elemento. Es obvio que entre vehículos puede haber alguna leve diferencia de rendimiento o comportamiento, para ello se sortea siempre el vehículo con el que competir. Rogamos eviten críticas.

- Se exige la máxima limpieza y colaboración dentro de pista por parte de todos. Si un piloto es reincidente en su mala conducta en pista podrá ser expulsado del campeonato por la Organización.

