

“CARRERA 3H. DE RESISTENCIA. CIUDAD DE SEGOVIA 2019”



REGLAMENTO PARTICULAR

1/ ORGANIZA:

CLUB DEPORTIVO KARTING DIEZ

2/ PREMIO ESPECIAL:

300€ AL EQUIPO GANADOR.

3/ FECHA:

+ Domingo 24 de NOVIEMBRE

4/ LUGAR:

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

5/ CATEGORÍAS Y TIPO DE KARTS:

CATEGORIA ALPHA. MOTOR HONDA390 CC
como la mecánica y puesta a punto de los karts.

La Dirección de carrera y cronos corresponden a Kartpetania, así

6/ 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.

7/ SOLICITUD DE INFORMACION:

620 888 997 info@kartpetania.com

8/ SEGUROS DE LA PRUEBA:

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

9/ TRAZADOS:

.- Variante competición (1.200 metros).

10/ HORARIOS DE LA PRUEBA:

Domingo 24 de Noviembre:

09:30-10:00 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 (15 minutos)

12:00 CARRERA (3 HORAS)

15:15 ENTREGA DE TROFEOS

11/ PUNTUACIONES:

Al ser formato a una sola prueba, no habrá sistema de puntuaciones.

12/ DIRECCION DE CARRERA Y EQUIPO DE MECANICOS

Circuito Kartpetania.

13/ 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).

14/ ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS:

Se llevará a cabo una sesión de 15 minutos, la cual será valedera para la formación de la parrilla de la manga puntuable. La sesión de cronos se realizará única y exclusivamente con el kart asignado por sorteo. 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.

15/ 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 STOP & GO. El kart con el que se comienza la carrera es el mismo que el asignado en la crono.

16/ 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 **STOP & GO de 10 SEGUNDOS** en todos los casos, menos en sanciones por NO LLEGAR AL PESO MINIMO, POR NO ENSEÑAR LA PULSERA EN EL STOP y por QUEDARSE SIN GASOLINA DENTRO DE LA PISTA (no dentro del pitlane) que serán de **3 VUELTAS** cada vez que ocurra.

Se aplicará sanción de STOP&GO:

- A- Detener el Kart en medio de la entrada o salida de boxes intencionadamente.
- B- Sobrepasar la línea de STOP en el control de pulseras.
- C- Conducta impropia hacia los miembros de la organización u otros equipos.
- D- Invasión a pie de la zona del pitlane, por parte de los integrantes de los equipos.
- E- Poner o quitar lastre fuera de la zona destinada para ello.
- F- Adelantar con banderas amarillas, en la zona afectada (bajo criterio del comisario).
- G- Hacer caso omiso de cualquier bandera o indicación de los comisarios de carrera para con cualquier piloto en pista.
- H- Conducción antideportiva leve. Tanto con los demás participantes, como con la organización.
- I- Tocar o empujar al kart que va delante, adquiriendo ventaja de esta maniobra y no devolviendo posición.
- J- Ayudarse entre equipos empujando el kart para ganar ventaja en velocidad
- K- Adelantarse al banderazo de salida al inicio de la prueba.
- L- Salir del pitlane a pista, entorpeciendo a los equipos que ya están en pista.
- M- No retornar a la zona de almacenamiento los pesos (reiteradamente)
- N- No cumplir los STOP & GO dentro de las 3 vueltas siguientes a la comunicación de las mismas.
- O- Que el compañero que sujeta el kart, empuje el kart, a la hora de realizar la salida LE MANS
- P- Uso irresponsable del kart. (atajando entre pistas, recortando pianos por el exterior con más de ½ kart).
- Q- Salir a pista sin la equipación reglamentaria obligatoria.
- R- La presencia de 2 participantes de un mismo equipo en la zona cambio de piloto. Sólo se permite por equipo: el piloto que va a realizar el relevo y el piloto que sale de pista.

Se aplicará sanción de 1 vuelta:

- S- Por la acumulación de 5 sanciones de **STOP & GO**

Se aplicará sanción de 3 vueltas:

- T- Saltarse el Stop sin enseñar pulsera.
- U- No llegar al peso mínimo.
- V- Quedarse sin gasolina dentro de la pista (no dentro del pitlane)

LAS SANCIONES DURANTE LOS CRONOS: se aplicarán en el orden de salida de la carrera (sumando el tiempo de la sanción al mejor tiempo de la crono del equipo).

LAS SANCIONES DURANTE LA CARRERA: se aplicarán con un STOP & GO de 10 segundos . El piloto sancionado, deberá entrar a cumplir la sanción, dentro de las 3 vueltas posteriores a la comunicación de la misma. Las paradas por STOP & GO contarán para las 4 paradas obligatorias. **Deberán hacer el mismo proceso que una parada normal y esperar 10 segundos en la nave taller antes de poder asignarle el nuevo kart. No se podrá realizar cambio de piloto.**

Una vez comunicada la sanción al piloto (mediante pizarra), el piloto en pista dispone de 3 vueltas máximo para realizar el STOP & GO. Si el piloto no entra a cumplir la sanción, se le aplicará un nuevo STOP & GO, tantas veces como haga falta. Cada 5 penalizaciones de STOP & GO, aparte se restará 1 vuelta al término de la carrera.

Si un equipo comete sanción o sanciones de Stop & Go durante las 3 últimas vueltas de carrera y no entra a cumplir la sanción o sanciones, será penalizado al término de la carrera restando 2 vueltas por cada STOP&GO pendiente de cumplir, al término de la carrera.

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, 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.

17/ TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y CAMBIO DE KART Y DE PILOTO:

- + No hay tiempo mínimo ni máximo de conducción por piloto.
- + Cada equipo deberá realizar un mínimo de 4 paradas (no es necesario cambio de piloto.).
- + El pitlane se cierra 5 minutos antes de cumplirse las 3 Horas de Carrera.
- + Siempre que se realice una parada o entrada al pitlane, hay que enseñar la pulsera, si se salta el STOP, serán sancionados (3 vueltas).

+ Cada vez que se entre al pitlane hay que cambiar de kart. Para lo cual se seguirá el siguiente procedimiento:

1. Parar en la línea de STOP y enseñar pulsera.
2. El piloto se baja del kart, al cual previamente la organización habrá parado el motor.
3. El piloto tiene que recoger, sin ayuda exterior ni de compañeros ni de organización, los dorsales y su transponder y dárselo a su compañero (que será el piloto que tome el relevo) que estará esperándole detrás de la valla amarilla.
4. El nuevo piloto que entra, irá caminando o corriendo por la zona del pit para recoger el nuevo kart, al cual le tendrá que poner los transponder, los dorsales y ajustarse él mismo los pedales, sin ayuda de ningún compañero.
5. La organización le arrancará el kart y podrá salir a pista.
6. Si hay más de 1 piloto (de diferentes equipos) en la zona de cambio de kart, el primer piloto que llegue, cogerá el primer kart de la fila, el segundo piloto el segundo kart...y así sucesivamente
7. Si un equipo entra a realizar parada técnica y no se realizara cambio de piloto, será el mismo piloto que se baje del kart, el que hará todo el proceso para coger el kart nuevo kart.
8. No puede haber ningún compañero ayudando al piloto que sale, ni al piloto que entra.

+ No hay tiempo mínimo de parada para cambio de piloto (el repostaje y engrase los realiza la organización)

+ Al salir de la zona de cambio de piloto, hay que dejar prioridad a los karts que ya estén en el carril de circulación.

+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. Los pilotos que salgan de la zona STOP&GO, no tienen que entorpecer en su salida a los pilotos que puedan estar circulando por el pit lane. Cualquier mala acción, en cualquiera de estos dos supuestos, será motivo de sanción (**Stop&Go de 10 segundos**)

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.

18/ REPOSTAJES, ENGRASADO DE CADENA Y AVERIAS:

.-REPOSTAJE: Toda la gasolina que se use, será única y exclusivamente la puesta a disposición por parte de la organización. Cada vez que un piloto cambie de kart, este nuevo kart se entregará con el depósito lleno y engrasado. Se garantiza un mínimo de 1,5 horas de duración de combustible. Si algún equipo se arriesga a hacer más tiempo, será cosa suya. Entre la crono y el inicio de la carrera, no se repostan los karts, quiere decirse, que el kart asignado en crono, sale al primer stint con el mismo nivel de gasolina que le haya quedado de realizar la crono

.-AVERIAS: En caso de que la avería sea por fallo del kart y no del piloto, se entregará un **KART DE 270CC** de sustitución (motor de menor cilindrada), para que el piloto pueda llegar a la zona al pitlane y coger otro kart (siempre realizando el mismo procedimiento y protocolo de parada). Durante la conducción con el kart de 270cc (kart de sustitución), no será necesario llevar lastre.

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. El equipo tendrá que verificar en cada parada, que su transponder está bien colocado y no ha sufrido golpes. 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.

19/ EL KART:

Se sortearán los karts para realizar la CRONO y primer STINT DE CARRERA. Después cada vez que se entre al pit lane hay que realizar cambio de kart obligatorio.

20/ 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, debiendo vigilar durante toda la prueba el estado y colocación del mismo. La rotura o pérdida 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.

21/ 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.

22/ PARTICIPANTES:

La edad mínima de participación en la prueba es de 12 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)

23/ FINAL DE CARRERA:

Al cumplirse las 3 horas, desde línea de meta se mostrará al equipo que vaya en cabeza, la bandera a cuadros. 5 minutos antes de finalizar las 3 horas, se cerrará la entrada al pit lane.

24/ 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.

25/ PUBLICIDAD:

Los equipos no podrán colocar publicidad en el kart, debido a las rotaciones de karts.

26/ 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.

27/ 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.

28/ TROFEOS:

Se entregarán TROFEO a los 3 primeros equipos clasificados.

PREMIO ESPECIAL: 300€ Al equipo ganador.

29/ 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.

30/ 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:



TRAZADO CHICANE



TRAZADO COMPETICION

3 HORAS DE RESISTENCIA POR EQUIPOS

CIUDAD DE SEGOVIA



Kart de alquiler
4T.390CC

DOMINGO
24 DE
NOVIEMBRE
2019

PREMIO ESPECIAL
300€
AL EQUIPO
GANADOR

INSCRIPCIONES
620888997

SCARLIP
Custom

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 cediéndole 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 sobrepasarlo. 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.



Circuito de Karting Kartpetania
Alquiler de Karts y alquiler de pista
con vehículo propio.
C/ Baja, 4 (40191-La Higuera) Segovia
Mail: info@kartpetania.com
Tlf: **620 888 997**
Web: www.kartpetania.com



www.kartpetania.com