

“III HORAS KARTPETANAS 2025”

REGLAMENTO

FECHA: Sábado 10 de Mayo 2025

LUGAR: Circuito Kartpetania. 40191-La Higuera (Segovia). España.

CATEGORÍA:

CATEGORIA ALQUILER.

FORMATO: Prueba de Resistencia por equipos.

CRONOS: 10 minutos.

CARRERA: 3 Horas

PRECIOS:

CATEGORÍA ALQUILER: 290€/Equipo

INSCRIPCIONES (*Reservado el derecho de admisión*):

Para poder inscribirse hay que realizar un pago en concepto de reserva. En caso de no asistir o no presentarse, dicho importe se pierde.

+ IMPORTE: 90€

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

+ SWIFT: BBVAESMMXXX

+ CONCEPTO: 3H. (Nombre de equipo).

+ BENEFICIARIO: Karting Díez Kartpetania S.L.

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

SOLICITUD DE INFORMACION:

+34 620 888 997

info@kartpetania.com

SEGUROS DE LA PRUEBA:

RESPONSABILIDAD CIVIL: Seguro del circuito contratado con Catalana Occidente.

SEGURO DE ACCIDENTES: Incluido.

HORARIOS: (Los horarios de carrera podrán adelantarse, si la organización lo considera oportuno)

Viernes 9 de Mayo

12:00-14:00 y 16:00-20:00 Entrenamientos libres previa reserva (75€/HORA/KART)

Verificaciones administrativas (Sólo se podrán realizar el viernes)

Sábado 10 de Mayo:

09:00 Apertura de cafetería

09:30-10:20 Administrativas, pesaje, sorteo de karts y briefing.

10:30-10:40 CRONOS

11:00-14:00 CARRERA

14:15 Ceremonia de Pódium. Entrega de Trofeos.

DIRECCION DE CARRERA: Circuito Kartpetania.

EQUIPO DE MECANICOS: Circuito Kartpetania.

TRAZADO Y AREAS:

+ **TRAZADO:** El trazado será el de COMPETICIÓN, de 1.200 metros de cuerda y 8,5 metros de ancho. En caso de previsión de lluvia durante el fin de semana de carrera, la organización podrá cambiar el trazado a la variante CHICANE

+ **ZONA CAMBIO DE PILOTO:** Se habilitarán zonas de cambio de piloto (ver vídeo explicativo).

EQUIPACIÓN REGLAMENTARIA:

+ **OBLIGATORIA:** Casco integral. Calzado cerrado. Ropa que cubra todo el cuerpo (No se permiten mangas ni pantalones cortos).

+ **ACONSEJABLE:** Mono, Costillar, protector de cuello, guantes.

DIRECCION DE CARRERA-RECLAMACIONES:

Cualquier reclamación, será atendida por el Director/Directores asignados el día de la carrera por Club Deportivo Karting Díez, en la zona destinada para ello, la cual se comunicará en el briefing 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)

REGLAMENTO PARTICULAR:

IMPORTANTE: Se publicará un vídeo explicativo con los puntos más importantes del reglamento, para que los equipos visualicen dónde se encuentran las diferentes zonas y cómo proceder en cada caso.

Las posibles indicaciones y/o alteraciones que se expliquen en el briefing, tendrán preferencia, sobre las descritas en el presente reglamento y/o vídeo..

1/ EL KART:

- (1.1) KART MOTOR HONDA 390cc. 4 tiempos.
- (1.2) Debido a la rotación de karts entre participantes, los equipos NO poner ningún tipo de pegatina o distintivo propios de los equipos en los karts. (pegatinas, luces, volantes...etc)
- (1.3) No está permitida ningún tipo manipulación en los mismos. Solo puede realizarlas la organización.

2/ ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS Y SALIDA:

- (2.1) La sesión de cronos tendrá una duración de **10 minutos**.
- (2.2) Toda la sesión de cronos y salida, se realizará con el kart asignado en sorteo previo.
- (2.3) **MUY IMPORTANTE:** Para realizar cambio de piloto, no habrá parada mínima (Sólo durante la sesión de cronos).
- (2.4) Siempre que se entre en el PITLANE, hay que parar en el STOP y enseñar la pulsera y realizar pesaje.
- (2.5) Las SANCIONES que se cometan durante los cronos, se aplicarán en el orden de salida de la carrera.
- (2.6) La organización llenará los depósitos de gasolina a todos los equipos por igual antes del inicio de las cronos.
- (2.7) El kart asignado en crono, será el mismo con el que cada equipo tomará la salida de carrera.
- (2.8) Los karts saldrán a carrera con el mismo nivel de gasolina con que hayan terminado las cronos.
- (2.9) Los cronos finalizarán cuando la organización enseñe bandera a cuadros. Una vez señalizada la bandera a cuadros, los pilotos disminuirán la velocidad hasta llegar de nuevo al inicio de la recta de meta, donde se les detendrá. Los pilotos no podrán bajarse del kart hasta que los comisarios efectúen los controles de peso (lastres). Una vez finalizado el control de peso, los pilotos tendrán que llevar el kart hasta el casillero de salida que les haya tocado según los tiempos obtenidos en la crono. Una vez situado el kart en el casillero correspondiente, los pilotos ya podrán bajarse del mismo y regresar al paddock, a esperar el inicio de la carrera.

(2.10) El tipo de salida será Lemans, los coches se colocarán en un lado de la pista, según la clasificación de 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, será penalizado con una **LONG-LAP**. El PIT LANE permanecerá cerrado los primeros 5 minutos de inicio de carrera. Pasados los 5 minutos se abrirá el PIT LANE y se podrán efectuar cambios de kart.

3/ SANCIONES (todas bajo criterio del Director de carrera:

(3.1) El director carrera podrá verse obligado a aplicar las sanciones que considere oportunas, aunque no aparezcan reflejadas en el presente reglamento, siempre y cuando, bajo su criterio perciba que se ha infringido el reglamento de la prueba o han puesto en peligro el devenir de la misma. Serán comunicadas con pizarra y también desde el arco de meta.

Se aplicará sanción de LONG LAP:

- A- Detener el Kart en medio de la entrada o salida de boxes intencionadamente.
- B- Sobrepasar entera 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 las **LONG LAP** 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 personas de un mismo equipo en la zona cambio de piloto. Sólo se permite 1 persona por equipo. Salvo autorización expresa de Dirección de Carrera.
- S-** Desplazar, por mínimo que sea, cualquier elemento (conos y ruedas) de carril de entrada-salida y zig-zag de la **LONG LAP**.

Se aplicará sanción de 1 vuelta;

- T-** Cada 5 sanciones por **LONG LAP**.

Se aplicará sanción de 3 vueltas;

- U-** Saltarse el Stop y llegar hasta la línea de cronometraje del PIT LANE (línea de meta).
- W-** No llegar al peso mínimo.
- X-** No efectuar el control de peso en los puestos de control.
- Y-** Quedarse sin gasolina dentro de la pista (no dentro del pitlane). Si se queda dentro del pit lane, puede empujar el kart el propio piloto, recibiendo ayuda únicamente del personal del circuito.
- Z-** Ayudar a otro equipo averiado o sin gasolina en pista. El equipo que preste ayuda será sancionado. Y si la ayuda es consentida por el equipo que esté con el kart averiado en pista, ambos equipos serán sancionados.

(3.2) 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).

(3.3) LAS SANCIONES DURANTE LA CARRERA: se aplicarán con una **LONG LAP (Se habilitará un carril extra al cual el piloto sancionado deberá acceder con el fin de perder tiempo por vuelta)**. Las sanciones por **LONG LAP**, se realizarán dentro de la pista en una zona destinada parara ello. Y la reincorporación a pista, deberá de ser muy cautelosa dejando preferencia a los pilotos que ya están circulando.

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

Si un equipo comete sanción o sanciones de **LONG LAP** 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 **LONG LAP** pendiente de cumplir, al término de la carrera.

(3.4) 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, sin la autorización expresa de Dirección de Carrera.
- 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.
- 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.

4/ CAMBIO DE KART- CAMBIO DE PILOTO- TIEMPOS DE PARADA-NUMERO DE PARADAS:

(4.1) Cada vez que se entre en el pitlane, habrá que realizar un cambio de kart. El piloto que sale de pista al pitlane, deberá de parar en el STOP. Bajarse del kart. Entregar al compañero que le sustituye, el transponder y los 2 dorsales. En caso de ser parada técnica y no haya cambio de piloto, el mismo piloto llevará el transponder y los dorsales hasta la zona de cambio de kart, para comprobar pulsera con el lastre que tiene que ponerse y sorteo de kart. Es responsabilidad del piloto, verificar en cada parada que su transponder esté perfectamente ubicado y que lleva el lastre correcto.

(4.2) La organización se encargará de que los karts, en cada cambio, se entreguen engrasados y repostados al mismo nivel.

(4.3) No hay tiempo mínimo ni máximo de conducción por piloto.

(4.4) No hay tiempo mínimo de parada.

(4.5) Cada equipo deberá realizar un mínimo de 4 paradas (no es necesario cambio de piloto.).

(4.6) En la zona control de pulsera, solo puede estar el piloto que sale de pista. En la zona de cambio de kart, solo puede estar el piloto que va a entrar en pista.

(4.7) Al salir del pitlane, 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.

5/ REPOSTAJES, ENGRASADO DE CADENA, AVERIAS Y CAMBIO DE NEUMATICOS:

(5.1) REPOSTAJE: Toda la gasolina que se use, será única y exclusivamente la puesta a disposición por parte de la organización. Los repostajes los realizará la organización, en una zona destinada en exclusividad para el repostaje. **La organización garantiza 1,5 horas de duración del combustible.** Los karts salen al primer stint de carrera, con la gasolina que tengan en los depósitos después de realizar la crono.

(5.2) GRASA CADENA: El engrasado de cadena lo realiza la organización.

(5.3) SALIDAS DE PISTA Y AVERIAS FORTUITAS: Si el piloto se sale de pista, se podrá bajar del kart y situarle en pista sin ponerse en peligro. En caso de que no pueda arrancar el kart o tenga una avería, se entregará un **KART DE 270CC** de sustitución (motor de menor cilindrada) para poder llegar al pitlane y poder coger un kart de 390cc. Durante la conducción con el kart de 270cc (kart de sustitución), no será necesario llevar lastre. **EN NINGUN CASO PODRÁ RECIBIR AYUDA DE OTRO EQUIPO QUE ESTE EN PISTA** (Ambos equipos tendrían sanción de 3 VUELTAS)

Si se produce en pista cualquier incidente que impida al piloto circular con el kart por sus propios medios hasta el pit lane, el piloto del kart averiado deberá levantar la mano y esperar hasta ser atendido por la organización. Le cambiaremos su kart por un kart de 270cc. Para que llegue hasta la zona de control de pulseras, llevando consigo el transponder y los dorsales de su kart averiado. Y realizará la parada como una parada normal para cambiar kart, enseñando la pulsera (no es necesario realizar pesaje, dado que el posible lastre se queda en el kart averiado).

Es obligación y responsabilidad del piloto verificar que se cambia el transponder al kart de reserva cuando el original se averíe y viceversa. El piloto 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.

(5.4) AVERIAS POR NEGLIGENCIA:

Si la avería es provocada por negligencia del piloto, no se entregará ningún kart de sustitución. El piloto se bajará del kart cuando el comisario lo indique y regresará andando al paddock por el perímetro de la valla que bordea el circuito. El equipo tendrá que esperar al equipo a que la organización repare el kart que ha averiado para poder volver a salir a pista, con el mismo kart una vez reparado. En caso de no tener arreglo, el equipo será descalificado.

Cada jefe de equipo y los pilotos serán responsables de la correcta utilización de los 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.

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.

(5.5) CAMBIO DE NEUMATICOS: Según vaya avanzando la prueba, la organización irá cambiando los neumáticos que estime oportunos según el desgaste de los mismos, sin que ello influya en el tiempo mínimo de parada de los equipos.

6/ CRONOMETRAJES:

(6.1) 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. Dispondremos de pantallas en cafetería y paddock para poder seguir los tiempos.

7/PESOS/LASTRES:

(7.1) El peso mínimo del piloto será de 80kg con la equipación que vaya a llevar durante la prueba (mono, casco, costillar...etc) **SOLO SE PUEDEN USAR LOS LASTRES FACILITADOS POR LA ORGANIZACIÓN.** Carga máxima de 30kg. en múltiplos de 5kg. Los pilotos que necesitaran más de 30 kg. no serán penalizados. Con llevar la carga máxima será suficiente.

(7.2) **Antes de empezar la prueba, se pesara a los pilotos y se apuntará el lastre en una pulsera, personal e intransferible.**

8/ PARTICIPANTES:

(8.1) La edad mínima de participación en la prueba es de 14 años (Con autorización expresa de ambos progenitores o del tutor/es si fuera este el caso). 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.

(8.2) Todos los equipos deberán enviar antes como mínimo 3 días antes de la prueba la relación de participantes con sus datos (nombre, apellidos Dni, fecha de nacimiento. Tlf de contacto) A cada piloto de cada equipo se le entregará una pulsera identificativa con el número de equipo y letra de piloto que deberá colocarse en la mano izquierda.

(8.3) 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.

(8.4) La inscripción estará limitada a un máximo de 21 equipos (salvo que la organización estime otra cosa) Es aconsejable que los equipos sean de 2 a 4 pilotos (**no siendo obligatoria esta norma**)

(8.5) *Reservado el derecho de admisión.*

9/ FINAL DE CARRERA:

(9.1) La entrada al Pitlane, se cerrará 5 minutos antes de que se cumplan las 12h de carrera. No pudiéndose realizar cambios ni paradas estratégicas.

(9.2) Al cumplirse las 3 horas, se esperará al paso del equipo que vaya en cabeza de carrera para dar bandera a cuadros.

10/ CANCELACIONES:

(10.1) 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 o de la parte que hubieran abonado hasta el momento.

(10.2) Por lluvia no se cancelará el evento. En caso de inclemencias meteorológicas extremas (inundaciones etc..) se buscará nueva fecha para terminar lo que quede de carrera, siempre y cuando no se haya llegado a las 1,5 horas de carrera. Los equipos que no puedan asistir a la nueva fecha no tendrán reembolso alguno.

(10.3) En caso de tener que suspender la prueba por inclemencias meteorológicas extremas, pasadas las 5 horas de carrera, esta se dará por terminada. Siendo el equipo ganador el que fuera en cabeza 2 vueltas antes de sacar bandera roja, independientemente del número de paradas realizadas hasta el momento. No habría reembolso alguno.

(10.4) En el supuesto que un equipo haya abonado la reserva y/o el pago completo de la inscripción y finalmente decida no participar, no se le reembolsará importe alguno, si no lo comunica con un mínimo de 20 días antes del inicio de la carrera.

(10.5) En caso de exclusión de carrera por una infracción grave o un comportamiento antideportivo, los equipos no tendrán derecho al reembolso del dinero de la inscripción.

(10.6) Todos los equipos 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.

11/ IPUBLICIDAD:

(11.1) Los equipos no podrán poner ningún tipo de pegatinas o publicidad en los karts

(11.2) En las parcelas adjudicadas en el paddock a cada equipo, podrán poner la publicidad que estimen oportuna, siempre y cuando no sea ofensiva al resto de pilotos o colectivos.

12/ BANDERAS:

(12.1) 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 hasta la primera curva de recta de meta y esperar indicaciones. (NO SE CONTABILIZARA COMO PARADA PARA LAS 4 PARADAS OBLIGATORIAS) No se podrá cambiar de piloto. La carrera se reiniciará según la posición de la última vuelta en que se haya contabilizado el paso de todos los equipos. La resalida será en fila india con 2 segundos de diferencia entre cada kart y según el orden del último paso por meta antes de bandera roja donde contabilizaran todos los equipos. (salvo cambios por la organización). **El tiempo de carrera que se pierda durante las banderas rojas, no se podrá recuperar 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 sí 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, que está descalificado.

13/ 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.

14/ 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.

15/ OBSERVACIONES:

Es de obligado cumplimiento leerse las normas del presente reglamento particular de la prueba. Todo piloto que participe en la prueba, se da por enterado y asume las normas descritas en el presente reglamento.

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.

TROFEOS:

PODIUM:

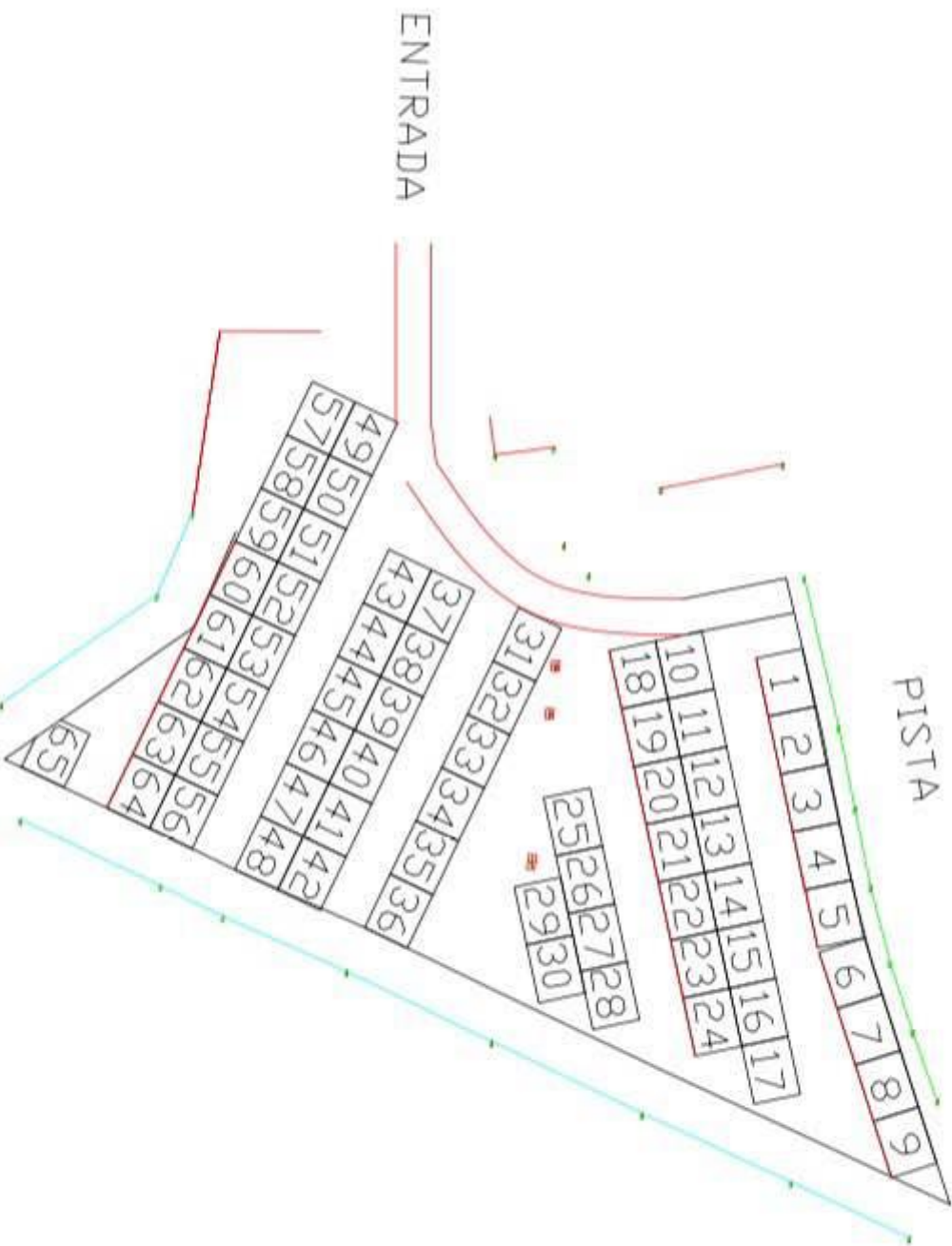
Trofeo a los 3 primeros equipos clasificados. Trofeos pequeños a los participantes de los 3 equipos del pódium.

PREMIOS ESPECIALES:

El equipo ganador de las 3H KARTPETANAS obtendrá la inscripción gratuita para la edición de 2026, (Se hace entrega al Director del equipo, no pudiéndose dividir el premio, ni canjearle por dinero).

Para todos los pilotos de los equipos participantes se entregará una medalla conmemorativa de participación.

PLANOS DEL CIRCUITO:



PISTA

ENTRADA

1 2 3 4 5 6 7 8 9

10 11 12 13 14 15 16 17

18 19 20 21 22 23 24

25 26 27 28

29 30

31

32 33 34 35 36

37 38 39 40 41 42

43 44 45 46 47 48

49 50 51 52 53 54 55 56

57 58 59 60 61 62 63 64

65



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 sobrepasarle, 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 superarle, 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.

