



SUDAMERICANO 4T – URUGUAY 2024

REGLAMENTO DEPORTIVO CADETE, F4 JUNIOR, F4 SENIOR, F4 MASTER, SHIFTER200.

(10-2-25)

REGLAMENTOS:

A. Chasis: Cadete y Shifter 200: Homologados CIK-FIA y Homologados CBA (Brasil) y CNK (Argentina); F4 Junior, F4 Senior y F4 Master: Homologados CBA y FIA/CBA (Brasil) y CNK (Argentina).

B. Neumáticos: Cadete neumáticos MG SC2 Seco, SW2 Lluvia; F4 Junior y F4 Senior neumáticos MG SH2 seco, SW2 Lluvia, F4 Master y Shifter 200 neumáticos MG RL Seco, SW2 Lluvia.

Las prescripciones de la CIK-FIA en materia de seguridad serán de aplicación obligatoria. (Artículo 3 del Reglamento Técnico de la CIK-FIA, Seguridad de los karts y su equipamiento).

CONSIDERACIONES GENERALES

Todos los pilotos, mecánicos, concursantes y oficiales que participen en el presente evento lo hacen en nombre propio o, en su caso, en nombre de sus empleados y agentes, y deberán observar las disposiciones del Código Deportivo Internacional FIA (el CDI), el Código de Conducta de Conducción en Circuitos de Karting, los apéndices y boletines de la CIK-FIA del Reglamento Técnico CIK-FIA (el Reglamento Técnico), el Reglamento Técnico del presente evento, las Prescripciones Generales de la CIK-FIA, el Reglamento Particular del evento y el presente Reglamento Deportivo.

ORGANIZACIÓN

El evento se llevará a cabo de acuerdo con el Código Deportivo Internacional de la FIA "CDI" y sus anexos, los apéndices y boletines de la CIK-FIA del Reglamento Técnico, las Prescripciones Generales aplicables a eventos internacionales según el Artículo 3 del Reglamento Internacional de Competiciones de Karting, y lo concerniente a licencias para pilotos de karting y el Código de Conducta de Conducción, lo establecido en el presente Reglamento y el Reglamento Particular del evento.

ARTÍCULO 1: INFORMACIÓN ESPECÍFICA DEL EVENTO

1.1. ORGANIZADOR/PROMOTOR

Federación Uruguaya de Karting

Edil Hugo Prato 2325, Montevideo.

Tel: +598 91 030 831

Email: fukarting@outlook.com

Web: www.fuk.uy/sudamericano

1.2 OFICINA DE CARRERA/INSCRIPCIONES

Federación Uruguaya de Karting

Edil Hugo Prato 2325, Montevideo.

Tel: +598 91 030 831

Email: fukarting@outlook.com

Web: www.fuk.uy/sudamericano



1.3. FECHA DEL EVENTO Y LOCALIZACIÓN

13 de febrero al 16 de febrero de 2025.

Autódromo Víctor Borrat Fabini

El Pinar, Canelones, Uruguay.

1.4. AUTORIDAD DEPORTIVA NACIONAL

Automóvil Club del Uruguay

Av. Libertador 1532, Montevideo.

Tel: +598 2902 1490

1.5. PLAZOS DE INSCRIPCIÓN

1er Apertura / Cierre: 25.11.2024 - 10.12.2024, exclusivo para cupos directos enviados por las ADN.

2do Apertura / Cierre: 11.12.2024 - 14.01.2025.

3er Apertura / Cierre: 15.01.2025 - 31.01.2025.

1.6. CONCURSANTES

Los concursantes deberán poseer una licencia de concursantes nacional válida y la correspondiente autorización (visa) emitida por una ADN miembro de la

SUDAMERICANO 4T – REGLAMENTO DEPORTIVO

1.7. LÍMITE DE INSCRIPCIONES Y LICENCIAS

1.7.1. Cantidad máxima y mínima de inscritos en todas las categorías

A. Cadete: Máximo 42, Mínimo 12

B. F4 JUNIOR: Máximo 42, Mínimo 12

C. F4 SENIOR: Máximo 42, Mínimo 12

D. F4 MASTER: Máximo 42, Mínimo 12

E. SHIFTER 200: Máximo 42, Mínimo 12

1.7.2 Serán necesarios un mínimo de 48 pilotos entre todas las categorías para constituir el evento.

1.7.3. CADETE

A. Licencia: Los pilotos que se inscriban al evento en la categoría CADETE deberán poseer licencia internacional de Karting emitida por una ADN miembro de la FIA. Desde 2025 y según el artículo 3.9.4a del Código Deportivo Internacional CDI,



aquellos pilotos que deseen participar en una competición nacional organizada fuera de su país de origen podrán hacerlo con el permiso de su propia ADN.

B. Reservada a pilotos con un mínimo de 8 años y máximo de 12 años cumplidos al 28 de febrero del 2025. El piloto deberá cumplir su octavo cumpleaños antes de la fecha de comienzo del evento.

C. Peso mínimo de 115 kg

1.7.4. F4 JUNIOR

A. Licencia: Los pilotos que se inscriban al evento en la categoría F4 Junior deberán poseer, licencia internacional de Karting emitida por una ADN miembro de la FIA. Desde 2025 y según el artículo 3.9.4a del Código Deportivo Internacional CDI, aquellos pilotos que deseen participar en una competición nacional organizada fuera de su país de origen podrán hacerlo con el permiso de su propia ADN.

B. Reservada a pilotos con un mínimo de 11 años y máximo de 15 años cumplidos al 28 de febrero del 2025. El piloto deberá cumplir su onceavo cumpleaños antes de la fecha de comienzo del evento.

C. Peso mínimo 158 kg

1.7.5. F4 SENIOR

A. Licencia: Los pilotos que se inscriban al evento en la categoría F4 Senior deberán poseer licencia internacional de Karting emitida por una ADN miembro de la FIA. Desde 2025 y según el artículo 3.9.4a del Código Deportivo Internacional CDI, aquellos pilotos que deseen participar en una competición nacional organizada fuera de su país de origen podrán hacerlo con el permiso de su propia ADN.

B. Reservada a pilotos que cumplan un mínimo de 15 años antes de la fecha de comienzo del evento.

C. Peso mínimo 175 kg

1.7.6. F4 MASTER

A. Licencia: Los pilotos que se inscriban al evento en la categoría F4 Master deberán poseer licencia internacional de Karting emitida por una ADN miembro de la FIA. Desde 2024 y según el artículo 2.3.7 del Código Deportivo Internacional CDI, aquellos pilotos que deseen participar en una competición nacional organizada fuera de su país de origen podrán hacerlo con el permiso de su propia ADN.

B. Reservada a pilotos que cumplan un mínimo de 35 años antes de la fecha de comienzo del evento.

C. Peso mínimo 185 kg

1.7.6. SHIFTER 200

A. Licencia: Los pilotos que se inscriban al evento en la categoría Shifter 200 y su subdivisión Shifter 200 MASTER deberán poseer licencia internacional de Karting emitida por una ADN miembro de la FIA. Desde 2024 y según el artículo 3.9.4a del Código Deportivo Internacional CDI, aquellos pilotos que deseen participar en una competición nacional organizada fuera de su país de origen podrán hacerlo con el permiso de su propia ADN.

B. Shifter 200: reservada a pilotos que cumplan un mínimo de 15 años antes de la fecha de comienzo del evento.

C. Shifter 200 Master: reservada a pilotos que cumplan un mínimo de 35 años antes de la fecha de comienzo del evento.

D. Peso mínimo 185 kg



1.8. INSCRIPCIÓN

La inscripción abarca: entrenamientos libres e inscripción a la carrera, 2 x Sets Neumáticos de seco, paquete de alquiler de motor, espacio en la pista, combustible.

Opción 1: CADETE: USD 1.000; F4 JUNIOR, F4 SENIOR, F4 MASTER, SHIFTER 200: USD 1.150; costos para el 1er y 2do periodo de apertura de inscripciones.

Opción 2: CADETE: USD 1.150; F4 JUNIOR, F4 SENIOR, F4 MASTER, SHIFTER 200: USD 1.300; costos para el 3er periodo de apertura de inscripciones.

1.9. PREMIOS Y TROFEOS

1.9.1 Se entregarán trofeos a los tres primeros clasificados de cada categoría en la final correspondiente.

1.9.2 Se entregarán medallas a todos los pilotos de las categorías.

ARTICLE: 2

2.1. NEUMÁTICOS 2.1.1. NEUMÁTICOS CADETE

A. Seco: MG SC2

B. Lluvia: SW2

2.1.2. NEUMÁTICOS F4 JUNIOR Y SENIOR

A. Seco: MG SH2

B. Lluvia: SW2

2.1.3. NEUMÁTICOS F4 MASTER Y SHIFTER200

A. Seco: MG RL

B. Lluvia: SW2

2.1.4. REGULACIÓN DE LOS JUEGOS DE NEUMÁTICOS DE CARRERA

Los juegos de neumáticos de carrera de seco están limitados a uno (1) x piloto. Los neumáticos de carrera se distribuirán el jueves. Cada piloto debe usar este juego de neumáticos durante la totalidad del evento el sábado y el domingo. Los neumáticos serán controlados a la entrada al parque cerrado para cada sesión. Si el neumático no es el asignado para el piloto se le rechaza el acceso a la zona de pre garrilla. En caso de rotura o querer cambiar un neumático, se habilitaría el cambio del mismo cargando 10 kilos más al peso mínimo de la categoría por neumático solicitado.

2.1.4. REGULACIÓN DE LOS NEUMÁTICOS DE ENTRENAMIENTOS

Los juegos de neumáticos de entrenamiento de seco están limitados a uno (1) x piloto. Los neumáticos de entrenamiento se distribuirán el jueves. Cada piloto debe usar este juego de neumáticos durante la totalidad de los entrenamientos del día



viernes. Los neumáticos serán controlados a la entrada al parque cerrado para cada sesión. Si el neumático no es el asignado para el piloto se le rehusará el acceso a la zona de pre grilla. En caso de rotura o querer cambiar un neumático, se habilitaría el cambio del mismo cargando 10 kilos más al peso mínimo de la categoría por neumático solicitado.

2.1.5. Solo podrán usarse neumáticos de lluvia si el Director de Carrera declarase la sesión/carrera en mojado. La elección de neumáticos de seco o lluvia será potestad del piloto, salvo en la categoría CADETE. Prescripciones Generales CIK-FIA artículo 2.22

2.1.6. En las sesiones de warm up del domingo deberán utilizarse el juego de neumáticos de carrera asignado a cada piloto. Los neumáticos serán escaneados a la entrada a la pre grilla.

2.1.7 REGULACIÓN DE NEUMÁTICOS DE MOJADO EN TODAS LAS CATEGORÍAS

2.1.7.1 Durante el evento se podrá comprar dos (2) juegos de neumáticos de lluvia por cada participante para su utilización en los entrenamientos, la clasificación, las mangas clasificatorias, la pre final y la final.

2.1.7.2 En cualquier momento durante el evento el participante puede adquirir los neumáticos de lluvia (máximo dos juegos).

2.1.7.3 Los neumáticos de lluvia deberán estar registrados en el pasaporte, con el mismo formato de utilización que los slicks.

2.1.7.6. UTILIZACIÓN DE LOS NEUMÁTICOS DE LLUVIA

Montar neumáticos de lluvia sin estar declarada la sesión en mojado está prohibido, solo podrán usarse neumáticos de lluvia si el Director de Carrera declarase la sesión/carrera en mojado. La elección de neumáticos de seco o lluvia será potestad del piloto, salvo en la categoría CADETE. Prescripciones Generales CIK-FIA artículo 2.14.S

2.2 EQUIPAMIENTO PERMITIDO

Cada participante debe rellenar su pasaporte técnico con los datos requeridos. Si por cualquier circunstancia un equipo/participante tuviera que reemplazar un motor o chasis deberán ponerse en contacto con el Técnico de la FUK y cumplimentar el formulario de reemplazo de material.

A. Número de chasis 1 (uno), en caso de querer cambiarlo, el piloto penalizara 10 lugares la primera vez, 15 lugares la segunda vez.

B. Números de motores 1 (uno) se recibe por sorteo, en caso de querer cambiarlo, el piloto penalizara 5 lugares la primera vez, 10 lugares la segunda vez.

C. Números de juegos de neumáticos de seco de carrera – Máximo 1 set (2 delanteras, 2 traseras), clasificación, mangas clasificatorias, pre final y la final.

D. Números de juegos de neumáticos de lluvia – Máximo 1 Sets (2 delanteras, 2 traseras)

2.2. GASOLINA Y LUBRICANTES

A. Reglamento Técnico CIK FIA Prescripciones Generales artículo 5.12.

B. El combustible será provisto por la FUK para la clasificación, mangas clasificatorias, pre final y la final.

C. El lubricante de los motores será el provisto por el proveedor oficial DOMS, no pudiendo cambiarse.



2.3. NUMEROS

Reglamento Técnico CIK FIA Prescripciones Generales artículo 3.7. FUK suministrará números para todos los participantes.

2.4. CÁMARAS

En ningún caso están autorizadas cámaras o cualquier parte de las mismas en el casco.

2.5. TRANSPONDER

A. FUK suministra los trasponder con el sistema de cronometraje de My Laps.

B. El transponder deberá estar instalado y fijado correctamente en la parte baja izquierda trasera del asiento del kart y debe estar montado en su sistema de sujeción original o asegurado con precintos.

C. En caso de pérdida o rotura del trasponder, el piloto responsable deberá pagar el monto total del mismo que es de 550 dólares.

2.6. VERIFICACIONES TÉCNICAS Y ADMINISTRATIVAS

Será de aplicación lo establecido en el artículo 2.10 de las Prescripciones Generales CIK-FIA.

2.7. SEGURIDAD GENERAL

Será de aplicación lo establecido en el artículo 2.14 de las Prescripciones Generales CIK-FIA.

2.8. PADDOCK

A. Está terminantemente prohibido circular con motocicletas, scooters o cualquier otro medio motorizado por el Paddock.

B. Está terminantemente prohibido acceder al Paddock con cualquier coche, furgoneta o Motorhome sin el correspondiente pase de acceso para el evento, incluso cuando las puertas estén abiertas y no se encuentre ningún oficial en ellas. Una multa será impuesta por los Comisarios Deportivos a cualquier persona que infrinja este precepto.

C. El encendido, arranque de motores, calentar motores o probar motores de los karts en el Paddock así como en las Áreas Reservadas (Artículo 20 del Código Deportivo Internacional) está terminantemente prohibido y supondrá una penalización a los infractores con una multa de mínimo 150 dólares, si fuese reincidente la sanción podría llegar a la descalificación de la competición del participante implicado. De acuerdo con lo establecido en el artículo 12.3.3 del CDI las apelaciones hacia las decisiones de los Comisarios Deportivos no tendrán efecto suspensivo cuando durante la propia competición se cometa otra infracción que justifique la descalificación del mismo participante.

D. Tan pronto como el participante/concursante llegue al Circuito y antes de acceder al Paddock, todos los participantes y pilotos registrados deberán acreditarse ante la Secretaría del Organizador para su identificación.

E. Está terminantemente prohibido fumar o usar cualquier aparato que pueda causar fuego o un incendio, también está terminantemente prohibido cocinar en el Paddock.

F. Está terminantemente prohibido circular en el paddock con torso al aire y calzado descubierto, se multará con 100 dólares al que incumpla.

G. El Paddock se cerrará de 22 a 7hs. En ese horario no podrá haber gente trabajando en los equipos, solo podrán estar los servicios de seguridad contratados por los mismos. La Federación Uruguaya de Karting no se hará responsable de sucesos dentro del Paddock durante el horario de cierre (22-7hs), los equipos serán responsables de sus materiales.



2.10. PARQUE DE SERVICIOS/ACCESO

A. Solo se permite la entrada de un (1) piloto y un (1) mecánico por kart en el Parque de Servicios y con el correspondiente pase provisto por FUK. También podrá ingresar 1 jefe de equipo registrado en el Breifing de equipos.

B. Las horas de cierre del acceso a pre grilla serán publicadas en el horario del evento. Los pilotos que lleguen después de la hora de cierre de la puerta de acceso a pre grilla no estarán autorizados a tomar parte en la sesión en cuestión.

2.11. BRIEFING

Es obligatoria la asistencia a todos los participantes y rellenar la hoja de asistencia. El no presentarse supone la pérdida de la clasificación, llegar tarde supone una sanción de 1 minuto en la clasificación. El briefing tendrá lugar a designar por la FUK y comunicado en el grupo oficial del evento.

ARTÍCULO: 3. COMPOSICIÓN DEL EVENTO

3.1. ENTRENAMIENTOS LIBRES

Será de aplicación lo establecido en el artículo 2.17 de las Prescripciones Generales de la CIK-FIA.

3.2 CLASIFICACIÓN

A. Aquellos participantes que hayan completado las verificaciones previas serán divididos en grupos iguales, si es posible, a través de un sorteo en presencia de un Comisario Deportivo. Cada sesión tendrá una duración de 7 minutos. Cada grupo tendrá un máximo de 24 participantes.

B. Los participantes tendrán acceso desde el Parque de Servicios hacia la pre grilla diez minutos antes de la hora de inicio prevista para la clasificación hasta la finalización de esa sesión. Los karts colocados en el Parque de Servicio deben estar listos para competir. Tan pronto como la señal de fin de la sesión sea dada el acceso a la pre grilla quedará cerrado.

C. Durante la sesión los pilotos podrán salir a pista cuando ellos consideren. Cualquier participante que haya cruzado la línea blanca a la salida de la pre grilla será considerado como haber tomado parte en la sesión y sus tiempos serán tomados en consideración, sean las circunstancias que sean. Cualquier vuelta completa se tomará en consideración. El tiempo con el que se clasificará será el mejor tiempo obtenido en esa sesión. Cualquier empate se decidirá con el segundo mejor tiempo de cada participante, si el empate persistiera, se tendrá en cuenta el siguiente mejor tiempo y así hasta desempatar.

D. La clasificación final será la siguiente:

- Si hay solo un grupo: la parrilla se conformará con el orden del mejor tiempo conseguido por cada piloto.
- Si hay grupos: la parrilla se conformará con el orden del mejor tiempo conseguido por cada piloto repartiéndose en grupos, el primer lugar del grupo A será para el primer clasificado (mejor tiempo total), el primer lugar del grupo B será el segundo clasificado de la clasificación total (segundo tiempo total), el primer lugar del grupo C será el tercer clasificado de la clasificación total (tercer tiempo total), y así sucesivamente.



- Se seguirán los mismos criterios de clasificación en caso de existir más grupos.
- Si un piloto no marca ningún tiempo, éste tomará salida al final de la parrilla. Si hubiera más de un piloto en esta misma situación, sus posiciones al final de la parrilla se decidirán por sorteo. Si un piloto se detiene en el Área de Reparación o en el Parque de Llegada, será el fin de su sesión. No podrá volver a tomar parte en esa sesión.

ARTÍCULO: 3.3. PARRILLAS DE SALIDA

Será de aplicación lo establecido en el artículo 2.19 de las Prescripciones Generales de la CIK-FIA

ARTÍCULO: 3.4. PROCEDIMIENTO DE SALIDA

Será de aplicación lo establecido en el artículo 2.20a de las Prescripciones Generales de la CIK-FIA

ARTÍCULO 3.5. NEUTRALIZACIÓN DE UNA MANGA CLASIFICATORIA O CARRERA

Será de aplicación lo establecido en el artículo 2.20b de las Prescripciones Generales de la CIK-FIA

ARTÍCULO 3.6. REANUDACIÓN DE UNA CARRERA CON EL PROCEDIMIENTO SLOW

Será de aplicación lo establecido en el artículo 2.20c de las Prescripciones Generales de la CIK-FIA

ARTÍCULO: 3.7. SUSPENSIÓN DE UNA SESIÓN O CARRERA

Será de aplicación lo establecido en el artículo 2.21 de las Prescripciones Generales de la CIK-FIA

Debido a la modificación del procedimiento de bandera roja – En caso de una bandera roja, podrán llevarse piezas de repuesto a la entrada del Parque Cerrado o al área designada por el Director de Carrera. Cualquier material que sea suministrado a través de cualquier otra área o pasado por encima de las vallas conllevará una penalización para el piloto implicado.

ARTÍCULO: 3.8. REANUDACIÓN DE UNA CARRERA (MANGA CLASIFICATORIA O ARTÍCULO: 3.9. CARRERA DE LA FASE FINAL)

Será de aplicación lo establecido en el artículo 2.22 de las Prescripciones Generales de la CIK-FIA

ARTÍCULO: 3.10. LLEGADA

Será de aplicación lo establecido en el artículo 2.23 de las Prescripciones Generales de la CIK-FIA

ARTÍCULO: 3.11. INCIDENTES

Será de aplicación lo establecido en el artículo 2.24 de las Prescripciones Generales de la CIK-FIA

ARTÍCULO: 4. MANGAS CLASIFICATORIAS

A. Cada Manga Clasificatoria tendrá una distancia aproximada de entre 8 y 12 km, de acuerdo con la edad de los pilotos (Cadetes/Seniors).

B. Las Mangas Clasificatorias otorgarán puntuación como sigue: 0 puntos para el primero, 2 puntos para el segundo, 3 puntos para el tercero y así sucesivamente incrementando un punto por cada posición. Si algún piloto no tomara salida en esa Manga Clasificatoria recibirá un número de puntos igual al total de participantes más uno (en el caso A: 36 participantes o



menos) o recibirá el mismo número de puntos equivalente al número total de participantes de los grupos A y B más uno (en el caso B: 37 participantes o más).

C. Un piloto que haya recibido una bandera negra o haya sido descalificado recibirá un número de puntos igual al total de participantes más dos (en el caso A: 36 participantes o menos) o recibirá el mismo número de puntos equivalente a los participantes de los grupos A y B más dos (en el caso B: 37 participantes o más)

D. Cualquier piloto que no haya completado las vueltas previstas, incluso no habiendo finalizado la Manga Clasificatoria, clasificará de acuerdo con el número de vueltas completadas.

E. Al final de las Mangas Clasificatorias una clasificación intermedia será publicada. Los posibles empates entre dos o más pilotos serán resueltos de acuerdo con su clasificación en los entrenamientos cronometrados.

F. Los 36 primeros pilotos estarán clasificados para la fase final.

G. Si hubiera 36 pilotos o menos se conformarán, al menos, dos Mangas Clasificatorias para todos los pilotos. Las parrillas de salida de estas Mangas Clasificatorias se conformarán en base a los resultados de la clasificación.

H. Si hubiera 37 pilotos o más a la finalización de la clasificación, los pilotos serán separados en, al menos, cuatro grupos para las Mangas Clasificatorias. El número de pilotos por grupo será de 18 como máximo. Cada grupo deberá competir contra todos los demás grupos.

- Como ejemplo, en el caso de separar a los pilotos en cuatro grupos, el piloto mejor clasificado en los entrenamientos cronometrados estará en el grupo a, el segundo en el grupo B, el tercero en el grupo C, el cuarto en el grupo D, el quinto en el grupo A, el sexto en el grupo B, el séptimo en el grupo C, el octavo en el grupo D, y así sucesivamente.

- Cada uno de los cuatro grupos arriba mencionados competirá contra el resto de los grupos. Por ejemplo, A contra B, A contra C, A contra D, B contra C, B contra D y C contra D, nombradas de tal manera conformando un total de seis mangas clasificatorias.

ARTÍCULO: 5 PRE FINAL

A. La distancia a recorrer en la pre final será de una distancia aproximada de entre 12 y 15 kilómetros, de acuerdo con la edad de los pilotos (Cadetes/Seniors).

B. Después de todas las Mangas Clasificatorias, se formarán una o dos pre finales dependiendo del número de participantes (Caso A – Caso B).

C. Las pre final(es) otorgarán puntuación como sigue: 0 puntos al primero, 2 puntos al segundo, 3 puntos para el tercero y así sucesivamente incrementando un punto por cada posición. Si algún piloto no tomara salida en esa pre final recibirá un



número de puntos igual al total de participantes más uno (en el caso A: 36 participantes o menos) o recibirá el mismo número de puntos equivalente al número total de participantes de los grupos A y B más uno (en el caso B: 37 participantes o más).

D. Un piloto que haya recibido una bandera negra o haya sido descalificado recibirá un número de puntos igual al total de participantes más dos (en el caso A: 36 participantes o menos) o recibirá el mismo número de puntos equivalente a los participantes de los grupos A y B más dos (en el caso B: 37 participantes o más)

E. Los puntos de la(s) pre final (es) serán añadidos a esa clasificación intermedia de las Mangas Clasificatorias. El total acumulado de esos puntos servirá para establecer una Clasificación Final Intermedia.

F. Los 36 primeros pilotos de esa Clasificación Final Intermedia estarán clasificados para la fase final.

G. Si hubiera dos o más pilotos que tuvieran la misma cantidad de puntos se dirimirá el empate atendiendo a su clasificación en la clasificación.

H. Si hubiera 36 pilotos o menos la parrilla de la pre final se establecerá tomando como referencia la Clasificación Intermedia de al menos tres Mangas Clasificatorias.

I. Si hubiera 37 pilotos o más después de las Mangas Clasificatorias, los primeros 72 pilotos de la Clasificación Intermedia de las Mangas Clasificatorias serán divididos en un máximo de dos grupos para las Super Heats.

J. El número de pilotos máximo para cada grupo será de 36.

K. El piloto en primera posición de la Clasificación Intermedia de las Mangas Clasificatorias empezará en primera posición en la Super Heat A, el segundo piloto en la Clasificación Intermedia de las Mangas Clasificatorias empezará en primera posición en la Super Heat B, el tercer piloto en la Clasificación Intermedia de las Mangas Clasificatorias empezará en segunda posición en la Super Heat A, el cuarto piloto en la Clasificación Intermedia de las Mangas Clasificatorias empezará segunda posición en la Super Heat B, el quinto piloto en la Clasificación Intermedia de las Mangas Clasificatorias empezará en tercera posición en la Super Heat A, el sexto piloto en la Clasificación Intermedia de las Mangas Clasificatorias empezará en tercera posición en la Super Heat B, y así sucesivamente hasta que la parrilla final de 36 pilotos de la pre final sea constituida.

ARTÍCULO: 6. FINAL

(De acuerdo con los reglamentos del Campeonato en cuestión):

A. Final, 36 pilotos tomarán parte en ella (15-20 km de acuerdo con la edad de las categorías). La parrilla de salida se determinará de acuerdo con la Clasificación Final Intermedia establecida después de las Mangas Clasificatorias y la(s) pre final (es).



B. Durante la Final, cualquier piloto que vaya a ser o haya perdido una vuelta por el líder por cualquier razón le será mostrada la bandera azul con aspa roja (doble diagonal) con su número. El piloto deberá obligatoriamente dirigirse a Parque Cerrado y será clasificado de acuerdo con el número de vueltas que haya completado.

ARÍCULO: 7. JURISDICCIÓN

A. El organizador/promotor del evento se reserva el derecho de emitir anexos siguiendo el acuerdo con la ADN que acoge el evento y la CIK-FIA respecto a los reglamentos (previamente aprobados por la ADN que propone el evento y la CIK-FIA). Todos estos anexos serán publicados en la página web del evento, grupo oficial de WhatsApp del evento, o se harán llegar a los participantes a través de complementos al reglamento durante el evento.

MOTOR.

A.1) DISPOSICIONES GENERALES

- A) La empresa DOMS Ltda. (en adelante: proveedor), será la proveedora oficial de motores para el 1er Campeonato Sudamericano de Karting 4t. También hará el sorteo y la asistencia de la motorización a los equipos en pista durante todo el evento.
- B) Los motores se entregarán precintados. Los equipos no podrán hacer intervenciones en el motor, salvo en los puntos específicamente autorizados en el presente reglamento. La apertura o manipulación de cualquier precinto del motor es causa de exclusión de la prueba.
- C) El motor se entregará con bujía, embrague, cubrecadena, filtro de aire, carburador, bomba de combustible y escape. Estos elementos no se podrán modificar.
- D) El proveedor tendrá a disposición un 20% más de motores de repuesto para un eventual cambio. La prioridad en el cambio será para el motor que sea necesario una reparación que no se pueda hacer durante el transcurso del evento.
- E) La adjudicación de un motor sustituto también se hará por sorteo entre los motores disponibles para tal fin.
- F) El proveedor podrá eventualmente agregar sensores o instrumental a algún kart que considere necesario con fines de diagnóstico o evaluación de performance del motor.
- G) La Comisión Técnica de la FUK y el proveedor se reservan el derecho de relevar en el momento que crean conveniente los datos almacenados en los sistemas de adquisición de datos de los kart.
- H) No estará permitido borrar datos almacenados en la adquisición de datos, en pruebas oficiales. El no cumplimiento de esta regla, podrá generar una multa al piloto.
- I) La transmisión es fija, y estará especificada en el reglamento particular de la prueba. El pase de cadena es para categoría F4 cadetes: 420, F4 Junior, F4 Senior, F4 Master y F4 Shifter: pase 428.
- J) El pedal de acelerador del kart, deberá contar con un sistema de tope y estar regulado de manera tal que cuando se acelera a fondo, el pedal quede apoyado en dicho tope y no quede haciendo fuerza en el carburador.
- K) Los karts deberán tener un recipiente de plástico donde drenen los tubos de respiro de gases del motor y del carburador.
- L) El motor deberá ir instalado en el chasis del lado derecho del piloto.

A.2) SORTEO, ENTREGA Y DEVOLUCIÓN DE MOTOR:

- I)** Los motores serán sorteados por el proveedor en el lugar y horario fijado según el reglamento particular del evento, con la presencia de mínimo un representante de la FUK. Deberá estar presente en el sorteo un representante



- responsable de cada piloto que participe en el mismo, para recibir los elementos y hacer el procedimiento administrativo relacionado a la entrega del motor y sus periféricos.
- II) Para estar habilitado a participar del sorteo el piloto deberá haber formalizado la inscripción en la competencia.
 - III) Los motores podrán ser resorteados durante el transcurso del evento.
 - IV) El piloto deberá usar el motor y periféricos adjudicados en el sorteo. No puede intercambiar ninguno de los componentes con otro piloto.
 - V) Los motores se deberán devolver lavados exteriormente, tal cual fueron recibidos, de lo contrario se aplicará una multa de usd 100.
 - VI) La devolución del motor al proveedor motor deberá realizarse en un plazo máximo de 60 minutos posteriores a la finalización de la última actividad en pista de la categoría en cuestión. El no cumplimiento de esta regla podrá generar una multa de usd 50, el cual se duplicará por cada hora adicional de retraso.
 - VII) Mientras el motor esté en poder del piloto/equipo, y el kart no esté en actividad en pista, el motor deberá permanecer instalado en el kart, dentro de la zona de boxes, a la vista del proveedor o equipo técnico de la FUK. El box podrá estar cerrado, pero se tiene que poder ver de afuera que el motor está puesto en el kart.
 - VIII) Si fuera necesario sacar el motor del chasis para una reparación del chasis, el motor debe ser devuelto al box del proveedor mientras se repara el chasis

USO DEL MOTOR:

- A) La responsabilidad relacionada por el buen cuidado del motor y sus periféricos, desde el momento que se recibe del proveedor hasta que se devuelve después de finalizado el evento es del piloto y/o su representante/concurrente.
- B) El proveedor de los motores se responsabilizará por las fallas o daños que se produzcan en los motores como consecuencia exclusivamente de un defecto de fabricación o armado.
- C) Los daños por mal uso, como aceleradas en el caballete, roturas por choque, uso sin filtro de aire, entre otras, generarán una indemnización al proveedor de motores por parte del piloto, de acuerdo a la lista de precios oficial divulgada.
- D) En caso de rotura o falla, solamente el proveedor, podrá cortar los precintos, trabajar en el motor y precintar nuevamente.
- E) La estética del motor deberá permanecer inalterada a como fue entregado, no pudiéndose modificar, retirar ni agregar ningún elemento, adhesivos, etc. Ni tampoco usar el motor para sujetar algún otro elemento del chasis, cámara, etc.
- F) Está expresamente prohibido encender los motores dentro de los boxes y el tránsito en zona de boxes y parque cerrado de los karts con el motor encendido. El no cumplimiento de esta regla implicará una multa de 50 dólares.
- G) Para el calentamiento de los motores, podrán ser encendidos en la pre grilla, una vez autorizados por los Comisarios Deportivos, por un máximo de 1 minuto. El no cumplimiento de esta regla podrá generarle sanciones al piloto previstas en 100 dólares.
- H) La organización del evento, marcará una zona cercana al área de boxes para poder arrancar los motores en caso de ser necesario, solo para revisar su correcto funcionamiento, durante un tiempo máximo de 30 segundos y un régimen de giro menor a 3000 rpm.
- I) Los karts deberán tener manguera de alimentación de combustible con filtro de nafta de buena calidad, ambos transparentes que vaya desde el tanque de combustible hacia la zona del motor.
- J) El lubricante a usar, será el entregado con el motor. No se podrá cambiar, ni agregar ningún aditivo. **El equipo será responsable por revisar y mantenerlo en el nivel correcto durante todo el evento.** Si fuera necesario agregarle, deberá ir por la zona de asistencia del proveedor para solicitar agregar aceite. En las revisiones técnicas se controlará el volumen de aceite que hay en el carter. Si se encuentra por debajo del nivel mínimo especificado en el reglamento particular de la prueba para cada categoría, será motivo de exclusión de esa prueba.



- K) El equipo, bajo su responsabilidad, podrá sacar la cuba del carburador, para revisar que esté limpio internamente. Las medidas de los pasajes calibrados (cicleur) de nafta y aire son fijas, y estarán especificadas en el reglamento particular de la prueba. La posición de la aguja es libre.
- L) Los motores serán entregados con embragues nuevos. El cuidado de los mismos durante el evento, es responsabilidad de los equipos. Podrán solicitar asistencia técnica al proveedor si fuera necesario.
- M) La limpieza y cuidado de los filtros de aire es responsabilidad de los equipos. Es obligatorio su uso.
- N) Se deberá usar la bujía de marca y modelo suministrada con el motor, con su correspondiente arandela original.

CONDICIONES PARA EVENTUAL CAMBIO DE MOTOR:

Cualquier solicitud de cambio de motor deberá ser realizada en un plazo máximo de 30 minutos posteriores al término de la última actividad en pista de la categoría.

Posibles causas para cambiar motor:

- 1) El motor tiene una rotura o falla, que no es posible solucionarla a tiempo para la siguiente actividad en pista y el personal de DOMS recomienda cambiar motor.
Si no hubo un mal uso del motor por parte de piloto o su equipo y los precintos están en buenas condiciones, el piloto no penalizará posiciones.
- 2) Si el cambio de motor se debe a solicitud del piloto o equipo por cualquier otro motivo, el piloto deberá penalizar 5 lugares en la largada de la siguiente serie clasificatoria o carrera en la primera solicitud de cambio de motor. Si se reitera la solicitud de cambio de motor, a partir de la segunda solicitud, el piloto deberá penalizar 10 lugares en la siguiente serie clasificatoria o carrera a disputar. Si se produjera más de un cambio de motor en estas condiciones, antes de la primera serie clasificatoria, las penalizaciones serán acumulativas.

En cualquier caso, el cambio de motor debe ser autorizada por el comisario técnico de la FUK.