

ROK CUP COLOMBIA

Reglamento

20/22

1. GENERAL

1.1 PROMOTOR, INTENCIONES Y COMPROMISOS GENERALES

1.2 SEGURIDAD

2. KARTS Y EQUIPOS ELEGIBLES

2.1 GENERAL

2.2 MOTORES

2.3 CHASIS

2.4 NEUMÁTICOS

2.5 ROPA

2.6 ACEITE

2.7 COMBUSTIBLE

2.8 MISCELÁNEO

3. PILOTOS

3.1 GENERAL

3.2 BANDERAS

4. REGLAMENTO DEL EVENTO

4.1 SEGURIDAD

4.2 OFICIALES

4.3 ESTRUCTURA DE LA CLASE

5. PROCEDIMIENTOS DE CARRERA

5.1 GENERAL

5.2 CLASIFICACIÓN

5.3 GRILLA DE PARTIDA

5.4 PROCEDIMIENTOS DE PARTIDA

5.5 DETENER UNA CARRERA

5.6 REINICIO DE UNA CARRERA

5.7 FINAL

5.8 PARQUE CERRADO

5.9 INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES

5.10 INCIDENTES

5.11 PENALIZACIONES

5.12 PROTESTAS Y APELACIONES

5.13 MULTAS

5.14 HONORARIOS DE INSCRIPCIÓN

6. MISCELÁNEO

7. APÉNDICE TÉCNICO

1. GENERAL

1.1 Promotor, Intenciones y Compromisos generales

1.1.1 IGNITION SAS, promueve y organiza el campeonato Rok Cup Colombia, de acuerdo con las reglas que actualmente regulan eventos de competencia profesional de kartismo a nivel nacional e internacional.

1.1.2 La intención de IGNITION SAS es proporcionar carreras seguras, costos razonables y confiabilidad.

1.1.3 Todas las competencias estarán específicamente reguladas por el "reglamento particular" cuando sea necesario, de lo contrario este reglamento servirá como directriz para la competencia leal.

1.1.4 Todas las partes interesadas, incluidos entre otros, los pilotos, delegados, miembros del equipo, funcionarios, empleados, representantes, u otros, se comprometen a observar las disposiciones consideradas en el presente documento aplicar las reglas y regulaciones del campeonato Rok Cup Colombia.

1.1.5 Si la interpretación de algún término, artículo o párrafo del presente reglamento pudiera dar origen a dudas sobre el sentido o aplicación de este, el piloto, delegado, preparador, concursante o participante se abstendrán de interpretarlo según su propio criterio.

1.1.7 Rok Cup Colombia se rige por las reglas y regulaciones incluidas en este reglamento.

1.1.8 El reglamento particular consiste en modificaciones a estas reglas y regulaciones para una competencia específica del campeonato Rok Cup Colombia, por causa de fuerza mayor o por decisión exclusiva del organizador.

1.1.9 El derecho de asociar Rok Cup Colombia con el nombre de una empresa, organización o marca comercial es reservado exclusivamente para IGNITION SAS.

1.1.10 Al ingresar al escenario deportivo todos los participantes acuerdan que IGNITION SAS, club organizador y sus patrocinadores pueden utilizar fotografías oficiales o videos con participantes para publicidad, y relaciones públicas sin restricción, previa autorización del piloto o delegado en la ficha de inscripción.

1.2 Seguridad

1.2.1 El kartismo es un deporte de alto riesgo. Estas reglas y regulaciones de ninguna manera son una garantía que excluya de accidentes que puedan ocasionar lesiones leves, lesiones permanentes o muerte a cualquiera de las partes interesadas, incluidos entre otros los pilotos, delegados, miembros del equipo, funcionarios, empleados, representantes, asociados u otros.

1.2.2 La seguridad es la principal preocupación del promotor, pero los karts de carreras aun cuando están específicamente diseñados y homologados en instalaciones específicas y mediante el uso de protecciones específicas y homologadas, tiene riesgos inherentes. Todas las partes interesadas, incluidos, entre otros, pilotos, delegados, miembros del equipo, funcionarios, empleados, representantes, asociados u otros, asumen esos riesgos al participar en cualquier evento de IGNITION SAS.

1.2.3 Incluso cuando el promotor ha tomado todas las medidas posibles y conocidas para reducir o evitar el riesgo de lesiones leves, lesiones permanentes, o la muerte, el riesgo no puede eliminarse en forma total.

1.2.4 Aunque la seguridad es la principal preocupación del promotor, este no es ni puede ser responsable, por cualquier lesión leve, lesión permanente o muerte, que haya ocurrido a cualquiera de las partes interesadas, incluyendo, entre otros, pilotos, delegados, miembros del equipo, funcionarios, empleados, representantes, asociados, u otros participantes en cualquier evento de IGNITION SAS.

1.2.5 Los propietarios de los escenarios serán directamente responsables de las instalaciones de carreras, incluido el personal y el equipo utilizado para el evento, asegurando que las condiciones en las instalaciones de las carreras se mantengan con altos estándares para prevenir y reducir cualquier riesgo, y responderá a cualquier lesión leve, lesiones permanentes o muerte si tales instancias ocurren.

1.2.6 Cada piloto debe delegar a una persona (delegado oficial) para cada evento de Rok Cup Colombia. El delegado puede ser él mismo piloto, asumiendo que éste tiene más de 18 años al momento de la inscripción oficial al evento o carrera en la que participará.

Esto debe ser declarado por escrito, ya sea al completar el formulario de inscripción y a la organización en el momento del registro. El delegado es la persona de contacto directo en el evento respecto a cualquiera y todas las situaciones relacionadas con el piloto, dentro o fuera de la pista. A ninguna otra persona se le permite discutir algún asunto sobre el piloto con cualquier funcionario o personal de Rok Cup Colombia, EXCEPTO a el delegado. Es responsabilidad del delegado garantizar que cada persona interesada y/o involucrada por su participación o la de su representado observe todas las disposiciones de este Reglamento. Si un delegado no puede estar presente en el evento, debe nominar a un representante. La persona a cargo de un kart ingresado durante cualquier parte de un evento es responsable conjuntamente y por separado con el delegado para garantizar que se cumplan las disposiciones establecidas por la organización.

1.2.7 Los participantes deben asegurarse que sus karts cumplan con las condiciones de conformidad y seguridad en todo el evento. La presentación de un kart para verificación técnica se considerará una declaración implícita de conformidad.

1.2.8 Al participar en los eventos Rok Cup Colombia, se considera que todos los participantes entendieron, aceptaron y cumplirán con este reglamento.

1.2.9 Todas las partes interesadas, incluidos, entre otros, los pilotos, participantes, miembros del equipo, funcionarios, empleados, representantes, asociados u otros **DEBEN**, en todo momento, usar la identificación apropiada credenciales emitidas a ellos por la organización y la FEDEKART.

1.2.11 El Piloto, es el participante oficial en todos eventos de Rok Cup Colombia. Los pilotos menores de 18 años deben presentar un "consentimiento de los padres" formulario de autorización junto con su padre y / o tutor legal que está presente con ellos en el evento.

2. KARTS Y EQUIPOS PERMITIDOS

2.1 General

2.1.1 Rok Cup Colombia está restringido a motores Vortex ROK (respetando el Reglamento Técnico del año en curso). Es potestad de la organización permitir participar con motores de otras marcas, estos deberán estar estipulados en el reglamento particular.

2.1.2 Rok Cup Colombia está **ABIERTO** a cualquier chasis ya sea con la homologación CIK / FIA actual o con CIK / FIA homologación del período anterior (incluidos frenos y carrocería) y de conformidad con los reglamentos técnicos CIK / FIA. O con una homologación por la FEDERACION COLOMBIANA DE KARTS. Para el chasis Mini Rok, una homologación es solicitada por ACI / CSAI (Italia), FFSA (Francia), MSA (Reino Unido), DMSB (Alemania), RFE (España).

2.1.3 Rok Cup Colombia está restringido **ÚNICAMENTE** a llantas LeVanto, a menos que se indique lo contrario, mediante resolución o el reglamento particular del evento.

2.1.4 En Rok Cup Colombia está permitido el aceite ENI KART 2T, a menos que se indique lo contrario, mediante resolución o el reglamento particular del evento.

2.1.5 Cada piloto tendrá derecho a presentar para controles técnicos el siguiente equipo:

- Número de chasis: 1
- Número de motores: 2

2.1.6 El participante podrá inscribir por válida un chasis y 2 motores. Sin cambio de chasis y / o motor después de las verificaciones técnicas, salvo expresa autorización de los directivos de carrera.

2.1.7 Está prohibido cambiar los motores, el chasis, el combustible y los neumáticos entre los pilotos participantes en un evento.

2.1.8 Está prohibida cualquier tipo de modificación al chasis, neumáticos y/o motores si no está explícitamente autorizado por un artículo de este reglamento o por el reglamento particular.

2.1.9 El Promotor se reserva el derecho de hacer cambios a los productos proporcionados a los participantes, tales como, aceite, neumáticos, combustible, etc. Cualquier cambio será comunicado con anticipación, cuando sea posible o por el reglamento particular o un comunicado oficial.

2.2 Motores

2.2.1 Rok Cup Colombia está restringido a motores Vortex ROK (respetando la Ficha de Homologación) **SOLAMENTE**. Consulte www.rokcupcolombia.co sección reglamentos, para obtener los archivos de homologaciones relativos.

2.2.2 Los motores **DEBEN** funcionar según lo suministrado por el fabricante. No hay modificación o sustitución de componentes permitido, a menos que se especifique lo contrario en el Reglamento Particular.

2.2.3 Los Oficiales Técnicos y la organización Rok Cup Colombia tienen el derecho de inspeccionar cualquier motor o pieza en cualquier momento durante un evento y sin ninguna razón particular.

2.2.4 Los Oficiales Técnicos y la organización Rok Cup Colombia tienen el derecho de solicitar, en cualquier momento durante un evento y sin ningún motivo particular, el intercambio de partes entre los pilotos participantes (es decir, sin limitación, embrague, escape, carburador, bobina, cableado, ignición, combustible, etc.). Así mismo, Los oficiales técnicos y la organización Rok Cup Colombia podrán solicitar en cualquier momento el intercambio de cualquier parte del motor de algún piloto y reemplazarla con una pieza idéntica provista gratuitamente por Vortex o Ignition SAS.

2.2.5 La negativa a someterse a la inspección y / o intercambio de partes resultará en la descalificación del evento.

2.2.6 El escape **DEBE** permanecer intacto, según lo provisto por el fabricante, hasta la inspección técnica. sin grietas ni soldaduras.

2.2.7 Los oficiales técnicos y la organización Rok Cup Colombia tienen el derecho de solicitar que los pilotos, en cualquier momento durante un evento y sin ningún motivo en particular, mostrar el arranque del motor a bordo. **No es válido para Shifter Rok.**

2.2.8 No se permite ningún tipo de iniciadores auxiliares.

2.2.9 Las baterías incorporadas están destinadas **SOLO** para los arrancadores del motor.

2.2.10 Una batería por kart **SOLAMENTE**. **No es válido para Shifter Rok.**

2.2.11 Las baterías de arranque deben estar firmemente aseguradas al riel izquierdo principal del chasis.

2.2.12 Las baterías de arranque deben ser **SOLAMENTE** de tipo de celda sellada y seca, según lo provisto por el fabricante.

2.2.13 Todos los radiadores **DEBEN** montarse en el lado izquierdo del piloto y colocarse sobre el bastidor del chasis.

2.2.14 Todos los pilotos deben presentar y registrar sus motores sellados en la inspección técnica, antes de las sesiones de clasificación.

2.2.15 En caso de que no se declare el sellado de los motores, el sellado convencional de los motores se realizará después de clasificación.

2.2.16 Cada piloto podrá usar dos motores por carrera. Ambos motores **DEBEN** sellarse en verificaciones técnicas o en cualquier caso antes de clasificar.

2.2.17 Si un motor necesita ser reparado, el participante o su asistente mecánico pueden tomar todas las medidas necesarias para reemplazar las partes dañadas, dentro del Rok Service Center y en presencia de un oficial técnico, hasta que el motor vuelva a estar encendido y adecuado para la competencia. En este caso, el piloto retendrá su posición actual para la próxima competencia dentro del evento.

2.2.18 Si el participante, si no puede o no quiere tomar todas las medidas necesarias para reparar o reemplazar las partes dañadas en el motor, dentro del Rok Service Center y en presencia de un técnico oficial, se permitirá reemplazar el motor dañado con un nuevo motor para competencia, siempre que la organización autorice dicho cambio. El formulario CAMBIO DE MATERIAL también se debe completar y presentar al director técnico. Sin embargo, en este caso, el piloto partirá desde la última posición durante la siguiente manga. En el caso de que esto ocurra en la calificación, el piloto iniciará las tres series desde la última posición.

2.2.19, los service Center autorizados por IGNITION SAS, serán los señores **JAIRO VEGA BERMEO, ALBERTO ZURCHER WILD Y JUAN DAVID PEÑA.**

2.2.20 En todas las categorías los motores deben estar sellados por el Service Center

2.3 Chasis

2.3.1 Rok Cup Colombia está **ABIERTO** a cualquier chasis con la homologación actual CIK / FIA o con CIK / FIA homologación del período anterior (incluidos los frenos y la carrocería) y de conformidad con la CIK FIA Reglamentos técnicos.

Para el chasis Mini Rok, puede ser solicitada homologaciones como, por ejemplo, ACI / CSAI (Italia), FFSA (Francia), MSA (Reino Unido), DMSB (Alemania), RFE (España)

2.3.2 Por razones de seguridad, las siguientes partes **DEBEN** asegurarse con tuercas y / o pernos y / o tornillos perforados.

Las tuercas perforadas, o los pernos perforados, o los tornillos perforados **DEBEN** estar asegurados de forma segura con alambre, anillos elásticos o arandelas elásticas.

- Pedal de freno al chasis.
- Varillas de freno (ambos extremos).
- Cilindro maestro al chasis.
- Pinza de freno al eje del chasis (**Solo Shifter.**).
- Pinzas de freno para huso.
- Disco de freno al cubo del freno.
- Pesos, doble atornillado.
- Columna de dirección al chasis.
- Buje del volante.
- Buje del volante a la columna de dirección.
- Atar barras en ambos extremos.
- Eje a las ruedas.
- Pedal acelerador al chasis.

2.3.3 Se prohíbe cualquier método de adición o fijación de material o partes si no está expresamente autorizado por un artículo de estas reglas y reglamentos. Se autoriza la reconstrucción de la geometría del marco después de un accidente por adjunción de los materiales necesarios para las reparaciones (metal adicional para soldadura); otras partes que puedan estar desgastadas o dañada no podrán ser reparadas mediante la adición o fijación de material, a menos que un artículo de este reglamento lo autorice explícitamente.

2.3.4 El diámetro máximo para el eje trasero es 50 mm, espesor mínimo de 1,9 mm. diámetro máximo para el eje trasero mini es de 30 mm. el eje trasero **DEBE** ser en acero magnético.

2.3.5 Los parachoques son obligatorios para la protección delantera, trasera y lateral. Parachoques delantero y lateral **DEBEN** hacerse de acero magnético, los parachoques traseros **DEBEN** ser de plástico. Para todas las categorías, **DEBEN** ser homologados con las carrocerías. Para el chasis Mini Rok, una homologación es solicitada por, por ejemplo, ACI / CSAI (Italia), FFSA (Francia), MSA. (Reino Unido), DMSB (Alemania), RFE (España).

2.3.6 El uso de la protección trasera homologada CIK / FIA es obligatoria. Para el chasis Mini Rok, puede ser solicitada homologaciones como, por ejemplo, ACI / CSAI (Italia), FFSA (Francia), MSA (Reino Unido), DMSB (Alemania), RFE (España).

2.3.7 La plataforma de piso **DEBE** estar hecha de material rígido, y debe abarcar desde el punto central del marco del chasis al riel frontal del chasis. **DEBE** tener un borde lateral para evitar que los pies del piloto se deslicen. **SOLAMENTE** se permite un orificio de 35 mm como máximo para la columna de dirección.

- 2.3.8** La carrocería **DEBE** tener una homologación CIK / FIA vigente y válida.
- 2.3.9** La transmisión **DEBE** ser solo a las ruedas traseras. Cualquier tipo de diferencial está prohibido.
- 2.3.10** Se requiere protector de cadena. La protección total que cubre totalmente los piñones delanteros y traseros y la cadena es obligatorio. **No aplica para Shifter.**
- 2.3.11** Se prohíbe cualquier tipo de sistema de suspensión.
- 2.3.12** Los frenos **DEBEN** tener una homologación CIK / FIA vigente y válida.
- 2.3.13** La dirección **DEBE** estar controlada por un volante sin ángulos rectos. El borde principal del volante **DEBE** ser una estructura metálica, hecha de acero o aluminio. Los volantes de llanta de plástico están prohibidos. La columna de dirección **DEBE** ser de acero magnético.
- 2.3.14** El asiento **DEBE** estar diseñado para evitar que el piloto se mueva a los lados o al frente al tomar una curva o frenado. Los soportes de los asientos **DEBEN** montarse usando tuercas, pernos y una arandela de metal o aluminio con un diámetro mínimo de 35 mm y 1,5 mm de espesor para eliminar los soportes del asiento.
- 2.3.15** Los pedales **NO DEBEN** sobresalir del chasis (incluidos los parachoques) y **DEBEN** ir montados en frente del cilindro maestro. El pedal de freno **DEBE** tener un doble enlace con el cilindro maestro. El pedal del acelerador **DEBE** estar equipado con un resorte de retorno.
- 2.3.16** En caso de que se comunique por parte de la organización el sellado del chasis para el evento, cada participante debe tener su chasis sellado antes de la clasificación.
- 2.3.17** En caso de que no se declare el sellado del chasis, el marcado convencional del chasis se realizará después de calificación.
- 2.3.18** Está prohibido reemplazar el chasis durante el evento. Cada piloto podrá usar un chasis por válida. Si el chasis se daña irremediablemente durante el evento, el chasis se puede reemplazar si y solo si los oficiales técnicos y la organización de Rok Cup Colombia verifican y brindan su permiso. El chasis roto debe ser entregado a los oficiales técnicos hasta que el evento finalice. Un formato de CAMBIO DE MATERIAL también debe ser diligenciado y presentado al comisario técnico.

2.4 Neumáticos

- 2.4.1** Rok Cup Colombia está restringido **ÚNICAMENTE** a llantas LeVanto, a menos que se indique lo contrario.
Por razones de fuerza mayor, a exclusivo criterio de IGNITION SAS., un tipo diferente de marca, el compuesto o tamaño del neumático podría declararse para un evento específico y / o para una categoría específica.
- 2.4.2** El diámetro exterior máximo de la rueda delantera es de 280 mm. El diámetro exterior máximo de la rueda trasera 300 mm. El ancho máximo de la rueda delantera es de 135 mm. El ancho máximo de una rueda trasera es 215 mm. Para la clase Mini Rok, el diámetro exterior máximo de las ruedas delanteras y traseras es de 280 mm y el ancho máximo de las ruedas delanteras y traseras es de 135 mm.
- 2.4.3** Cualquier tipo de tratamiento o modificación de neumáticos está prohibido. Calentar los neumáticos en los pits y/o pre grilla está **PROHIBIDA.**
- 2.4.4** Los pilotos tienen prohibido reemplazar llantas durante el evento. El piloto debe correr con las llantas Slicks y de lluvia registradas para el respectivo evento, salvo expresa autorización del comisario técnico.
- 2.4.5** Es aceptable reubicar las llantas de un lado a otro siempre que las flechas giratorias de los neumáticos estén en la dirección de rotación correcta. Esto por supuesto, se refiere a los neumáticos que se han escaneado previamente para su uso en este evento.
- 2.4.6** Todos los neumáticos para lluvia o seco deben enviarse para marcar y/o escanearse en el mostrador de llantas, si se solicita, y **ÚNICAMENTE** en el horario designado según el calendario del evento y otros anuncios.

2.5 Ropa

- 2.5.1 SOLAMENTE** Los cascos con homologaciones CIK / FIA vigentes son permitidos.

2.5.2 Trajes de carrera: obligatorio, con una homologación vigente de CIK / FIA **SOLAMENTE**. Si su traje no cumple con este requisito usted deberá presentar autorización de FEDEKART.

2.5.3 Guantes: para carreras con un alto grado de resistencia a la fricción y abrasión.

2.5.4 Calzado: **DEBE** cubrir el tobillo completo y **DEBE** diseñarse y fabricarse para carreras.

2.5.6 Protección del cuello: obligatoria para Baby Rok, Micro Rok, Mini Rok y Junior Rok. Pérdida o falta de protección del cuello durante práctica, calificación, heats, pre-final y/o final dará como resultado una bandera negra.

2.5.7 Protección del pecho: es obligatorio para pilotos menores de 13 años.

2.6 Aceite

2.6.1 En Rok Cup Colombia está permitido el aceite ENI KART 2T **SOLAMENTE**.

2.7 Combustible

2.7.1 IGNITION SAS o el club organizador declarará la marca y el tipo de combustible para cada evento.

2.7.2 Combustible / aceite es la **ÚNICA** mezcla permitida.

2.7.3 Los Oficiales Técnicos de Rok Cup Colombia tienen derecho a realizar cualquier tipo de prueba de combustible a cualquier competidor en cualquier tiempo durante el evento y sin ninguna razón particular.

2.7.4 La prueba de combustible se llevará a cabo por comparación. El participante debe declarar el tipo de gasolina y porcentaje usado si lo solicitan los técnicos de Rok Cup Colombia.

2.7.5 Procedimiento de prueba de combustible: se tomarán tres (3) muestras en cualquier momento del evento, después del pesaje, en cualquier piloto, a exclusivo criterio del director técnico. Las muestras serán selladas. La muestra 1 se enviará a laboratorio para las pruebas. La muestra 2 se le dará al piloto y **DEBE** guardarse durante un (1) mes. La muestra 3 se mantendrá en custodia por IGNITION SAS. Si la prueba de laboratorio falló en la muestra 1, se realizará una segunda prueba en la muestra 2. Si el resultado es según la muestra 1, el piloto será descalificado. Si la prueba en la muestra 2 es diferente a la prueba en la muestra 1, entonces se tendrá en cuenta una prueba final en la muestra 3.

2.7.6 No pasar la prueba de combustible dará lugar a la descalificación del evento.

2.7.7 Los resultados de las pruebas de combustible no son apelables.

2.7.8 Por decisión exclusiva del director de Carrera y / o IGNITION SAS, el parque cerrado de gasolina puede ser impuesto.

2.8 Varios

2.8.1 Si el lastre (peso) está montado en el asiento, las arandelas de aluminio o acero de 35 mm de diámetro mínimo deberían ser utilizado para evitar que el asiento se rompa.

2.8.2 Es obligatorio, por razones de seguridad, que el lastre (peso) se pinte en verde o amarillo fluorescente.

2.8.3 Los números de carreras **DEBEN** mostrarse en los cuatro lados del kart. Los números **DEBEN** ser fácilmente legibles y en estilo de bloque. Se recomienda el fondo amarillo y el número negro.

2.8.4 Los materiales compuestos están prohibidos, a excepción del asiento y la bandeja del piso.

2.8.5 Se permiten dispositivos de adquisición de datos capaces de registrar y visualizar datos **SOLAMENTE**.

2.8.6 Se prohíbe cualquier sistema capaz de modificar mezclas de relación de combustible, tracción, acelerador, sincronización de encendido, etc.

2.8.8 Si el montaje de cualquier dispositivo es considerado peligroso por los oficiales técnicos de Rok Cup Colombia, estos pueden solicitar que dichos dispositivos sean eliminados.

2.8.9 La comunicación hacia/desde el piloto con dispositivos de adquisición de datos vía radio/telemetría o cualquier otro sistema está prohibido.

2.8.10 Las pastillas de freno de carbono **NO** están permitidas.

2.8.11 Se prohíbe cualquier tipo de sistema de frenado de carbono.

2.8.12 Los productos que contienen glicol no están permitidos como líquidos refrigerantes, soluciones anticorrosión o humectantes.

2.8.13 No se permite derrame de ningún tipo de combustible en la pista en ningún momento. El uso de los tanques de recuperación es obligatorio.

2.8.14 Los transponder deben ubicarse según el posicionamiento CIK / FIA: En la parte posterior del asiento a una altura de 25 cm + / --- 5 cm del asfalto.

2.8.15 Los transponder serán OBLIGATORIOS para todas las sesiones de prácticas oficiales. Es responsabilidad del piloto de asegurarse de que el transponder esté correctamente montado en la parte posterior del asiento con la parte negra hacia abajo, sin obstrucción del asfalto y que se encuentre funcionando de manera correcta. Si el transponder no funciona en ningún evento competitivo, el Piloto comenzará desde la parte posterior de la grilla para el próximo evento competitivo.

2.8.16 No se puede agregar ningún tipo de iluminación a ningún kart para ninguna sesión oficial o no oficial en la pista. La iluminación de cualquier pantalla de datos debe ser la proporcionada por el fabricante y no puede ser alterada de ninguna manera.

2.8.17 Números: deben ser negros, de trazo grueso, sobre fondo amarillo.

Números como sigue:

Micro Rok	1	99
Mini Rok	100	199
Junior Rok	200	299
Senior Rok	300	399
Gp 125	300	499
Super Rok	400	499
Shifter Rok	500	599
Shifter Rok Master	600	699

3. PILOTOS

3.1 General

3.1.1 Los pilotos deben demostrar sus habilidades de conducción a la aprobación del director de la carrera Rok Cup Colombia durante las sesiones de práctica oficiales. El comisario deportivo de carrera tiene la autoridad final para excluir a un piloto de la competencia de un evento si así lo considera conveniente para salvaguardar la seguridad del piloto y demás competidores.

3.1.2 En caso de que un piloto no pueda competir en un evento Rok Cup Colombia, la tarifa de inscripción si ya fue cancelada no se realizara ninguna devolución.

3.1.3 La edad de un piloto vendrá determinada por la edad que se alcanzará durante el año de carrera cuando el piloto desea competir. Por ejemplo, un piloto que cumple 15 años antes del 31 de diciembre del año de carreras podría competir en una clase que requiera 15 años en cualquier momento durante ese año. El piloto deberá presentar una identificación oficial que demuestre su edad.

3.1.4 La edad mínima de Micro Rok es de 7 años. La edad mínima de mini Rok es de 9 años. La edad mínima de Junior Rok es de 11 años. Senior Rok la edad mínima es de 14 años. La edad mínima de Master Rok es 28 años. El mínimo de Shifter Senior Rok la edad es 14 años. La edad mínima de Master Shifter Rok es 28 años.

Si un piloto elige subir de categoría según la edad de elegibilidad de la competencia, y competir en más de una válida oficial de la temporada, entonces el piloto no podrá volver a una categoría inferior. Por ejemplo, si un Piloto elige pasar de la clase JUNIOR ROK a SENIOR ROK o SENIOR SHIFTER en CUALQUIER válida de competencia de karting verificable y participar en una sesión cronometrada oficial (práctica, calificación, calor, pre-final, final, etc.) cuando la edad mínima para la competencia sea de al menos 14 años, entonces ese piloto SÓLO será elegible para la clase SENIOR ROK y/o SHIFTER SENIOR en cualquiera y todas las competiciones de Rok Cup Colombia para ese año calendario. **SOLAMENTE** habrá dos excepciones a esta regla:

1. Si la carrera en la que compite el piloto no tiene NINGUNA categoría disponible con la clasificación de edad designada por Rok Cup Colombia, o;
2. Si el piloto es elegible para competir en edad mínima "Master". En caso de que un piloto alcance el requisito mínimo de elegibilidad por edad para la clasificación "Master" de Rok Cup Colombia, luego él / ella puede optar por competir en las clases de Rok Cup Colombia "Master" y / o en la Rok Cup Colombia "Senior".

3.1.5 Todos los pilotos **DEBEN** tener Licencia vigente emitida por FEDEKART o cualquier asociación de carreras internacional.

3.1.6 Si un Piloto tiene alguna condición física o mental que pueda limitar su capacidad para competir de forma segura en una válida, el piloto no podrá participar en esa válida.

3.1.7 El piloto es responsable de las acciones llevadas a cabo por su equipo en los pits.

3.1.8 Existe una política de "No tolerancia" en cualquier acción de represalia o gestos antideportivos mostrados hacia otro piloto durante la calificación, heats o finales. CUALQUIER acción antideportiva exhibida por un competidor hacia otro puede ser base para acciones disciplinarias inmediatas, incluyendo expulsión del evento. Estas decisiones quedan a exclusivo criterio del director de carrera, son definitivas y no hay lugar a protesta o apelación.

3.1.9 Reunión de pilotos: La reunión de pilotos es obligatoria para todos los pilotos inscritos en la válida, la no asistencia será causal de sanción para el heat clasificatorio.

3.1.10 Podio: los pilotos clasificados en 1°, 2° y 3° lugares en la final deben escalar en el podio uno después del otro. Estos 3 pilotos clasificados deben subir al podio con su traje de carrera adecuadamente vestido durante la ceremonia de entrega de premio. Si el organizador proporciona gorras, deben ser usadas por los pilotos durante el podio. Los competidores que no se adhieran a las condiciones anteriormente mencionadas sobre la premiación, o que no se presenten a la ceremonia de premiación sin la aprobación de un delegado de la organización, puede estar sujeto a sanciones, incluidas multas, exclusión del evento, y pérdida de los puntos y premios de la válida.

3.1.11 Edad del piloto y elegibilidad: si un piloto desea competir en una categoría en la que no cumple con el requisito de edad mínima, el piloto PUEDE ser elegible para competir en una categoría con la aprobación del promotor al completar junto con su delegado un "Formulario de Elegibilidad de Edad / categoría del Piloto", donde proporcionen información específica y documentación que confirme su capacidad para competir en la categoría, así como ademitir su responsabilidad única y exclusiva al tomar dicha decisión.

La aceptación de esta decisión se basa únicamente en la discreción del promotor.

3.1.12 Un Piloto PUEDE competir en cualquier categoría si tiene mayor edad a la edad requerida.

4. REGLAMENTO DEL EVENTO

4.1 Seguridad

4.1.1 Está estrictamente prohibido para los pilotos conducir sus karts en una dirección opuesta al sentido de la carrera, a menos que sea absolutamente necesario para sacar el kart de una situación peligrosa.

4.1.2 Durante una válida, los pilotos pueden usar únicamente el circuito autorizado y **DEBEN** en todo momento observar las disposiciones del código internacional relacionado con la conducción de circuitos.

4.1.3 Durante el evento, un kart que se detenga **DEBERÁ** retirarse de la pista lo más rápido posible para que su presencia no constituya un peligro o un impedimento para otros pilotos. Si el piloto no puede retirar el kart de una posición peligrosa al conducirlo, es deber de los oficiales ayudarlo; sin embargo, si el kart se reinicia como resultado de dicha ayuda, se excluirá de la clasificación del heat, pre final o final en el que se brindó esta ayuda.

Los pilotos Baby, Micro y Mini ROK pueden recibir asistencia del personal de la pista para reiniciar y continuar la carrera sin ser penalizado o descalificado del heat.

4.1.4 Excepto por razones médicas o de seguridad, el piloto **DEBE** permanecer cerca de su kart hasta el final de la sesión en la que ha quedado detenido.

4.1.5 En el caso de que una sesión de práctica se ejecute en dos partes separadas por un intervalo, todos los karts abandonados en el circuito durante la primera parte **DEBEN** llevarse al Área de Reparaciones durante el intervalo y podrán participar en la segunda parte de la práctica.

4.1.6 Cualquier reparación con herramientas está prohibida fuera del área de reparaciones. Está prohibido llevar herramientas y / o repuestos a bordo del kart. El Piloto puede recibir ayuda solo en el área de reparaciones determinada por el reglamento particular, o durante la reunión de pilotos. Las únicas personas que pueden intervenir en un kart son el piloto y su mecánico designado.

4.1.7 Si el reabastecimiento de combustible está autorizado, se puede llevar a cabo solo en un área provista para este propósito.

4.1.8 Excepto en los casos expresamente previstos por el reglamento particular, nadie excepto el piloto y / o los oficiales están autorizados para tocar un kart detenido a menos que esté en el área de reparaciones.

4.1.9 Cuando el director de carrera cierra la pista durante y después de la práctica y después del final, nadie estará autorizado de estar en la pista, con la excepción de los oficiales que llevan a cabo sus tareas y pilotos cuando están conduciendo hasta que todos los karts sean ingresados y hayan llegado al parque cerrado.

4.1.10 Durante una válida, el kart puede ser reiniciado solo por el mismo piloto, excepto si se reinicia desde el área de reparaciones. El piloto no puede recibir ayuda externa en la pista durante el transcurso de una válida, excepto en el área de reparaciones, a la que debe llegar solo por sus propios medios. La categoría mini puede recibir ayuda de los oficiales de pista **SOLO** para ayudar a despejar incidentes y para ayudarlos a reanudar las carreras. La asistencia en la pista está prohibida para todas las otras categorías.

4.1.11 Se puede imponer un límite de velocidad en el pit lane y en el área de reparaciones durante la práctica y las vueltas de formación. Cualquier piloto que rompa este límite de velocidad recibirá una penalización por parte del director de carrera.

4.1.12 Si un piloto experimenta problemas mecánicos en la pista durante la válida, **DEBE** salir de la pista tan pronto como sea posible por razones de seguridad.

4.1.13 Si un Piloto está involucrado en una colisión, **NO DEBE** abandonar el circuito sin autorización de los oficiales.

4.1.14 Ningún piloto puede abandonar el área de reparaciones sin haber sido autorizado por los oficiales.

4.1.15 Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos por medio de las señales de bandera, según código internacional. Todas las partes involucradas en una válida **NO DEBEN** usar banderas similares a estas de ninguna manera.

4.1.16 Cualquier piloto que tenga la intención de abandonar la pista, regresar al área de reparaciones o detenerse en el área de reparaciones deberá demostrar su intención a su debido tiempo, levantando un brazo, y se asegurará que pueda hacerlo sin peligro.

4.1.17 Durante la válida y por orden del director de carrera, un piloto que enfrenta problemas técnicos, excepto durante las dos últimas vueltas, debe detenerse en el área de reparaciones y remediar el inconveniente antes de volver a unirse a la pista.

4.1.18 Al participar en una válida, los pilotos **DEBEN** usar en todo momento el equipo completo definido en la sección 2.6 de este reglamento.

4.1.19 Está prohibido circular con bicicletas, motos, patinetes o cualquier otro dispositivo motorizado en los pits.

4.1.20 En el caso de una carrera en condiciones de lluvia (condiciones señaladas por los directivos de carrera), la elección de los neumáticos se dejará en manos de los directivos de válida.

4.1.21 Extintor de incendios: Se requiere que los competidores tengan un extintor, mínimo de 8 libras, clasificación ABC extintor en su pit en todo momento. El no tener este artículo podría resultar en multas monetarias y / o exclusión del evento.

4.2 Estructura de categorías

CATEGORIA	EDAD	PESO	MOTOR	NUMERO
BABY ROK	4 a 8	65 kgs	COMMER C50	10-50
MICRO ROK	7 a 10	105kgs	MINI ROK CON RESTRUCTOR	1-99
MINI ROK	9 a 13	110 kgs	MINI ROK	100-199
JUNIOR ROK	11 a 15	145 kgs	ROK GP CON RESTRUCTOR	200-299
SENIOR ROK	14 +	160 kgs	ROK GP	300-399
MASTER ROK	28+	177 kgs	ROG GP	400-499
GP 125	14+	170 kgs	ROK GP	300-499
SHIFTER SENIOR	14 +	180 kgs	ROK SHIFTER	500-599
SHIFTER MASTER	28+	180 kgs	ROK SHIFTER	600-699

Si un piloto pesa más de 90 kgs podrá participar en la categoría superior a que corresponda su edad.

4.3 Sistema de puntos

4.3.1 Los puntos se otorgan a través del campeonato ROK CUP COLOMBIA para cada una de las carreras por heat, pre-finales y finales carreras.

4.3.2 No es posible puntuar en una carrera en la que el piloto ha sido descalificado o suspendido.

4.3.3 El participar en el Campeonato Rok Cup Colombia y ser campeón podrá ser galardonado con un cupo para representar Colombia en el Rok Final Internacional.

4.3.4 El piloto que completa la serie de carreras con la mayor cantidad de puntos en su categoría, recibirá el premio de "Campeón."

4.3.5 Los puntajes para el Rok Cup Colombia 2022 será de la siguiente manera:

Heat 1 y 2

P1	5
P2	4
P3	3
P4	2
P5	1
P6	1

De la posición 5 para atrás todos recibirán un (1) punto. Estos puntos se tendrán en sumatoria solo para el campeonato, la valida se premia como lleguen en la final.

4.4. El campeonato Rok Cup Colombia se disputará en un total de nueve (9) fechas y una final para un gran total de diez (10). Éstas estarán divididas así:

PORCENTAJE	5%	6%	7%	8%	9%	10%	11%	13%	14%	16%
VALIDA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Para que un campeonato sea válido para cada categoría, debe haberse corrido y puntuado mínimo un 70% del mismo. En caso de que alguna de las 10 válidas no se pueda realizar la sumatoria de las restantes dará los puntos para todos los efectos incluyendo la ida al Mundial.

4.5 Los puntajes para Rok cup Colombia para cada válida o evento son:

PUESTO/VALIDA/PUNTOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	15	18	21	24	27	30	33	36	39
2	13	15	17	20	23	24	27	30	32
3	11	13	15	17	20	21	24	26	28
4	9	11	13	15	17	18	21	23	24
5	8	9	11	13	15	16	18	20	21
6	7	8	9	11	13	14	16	18	19
7	6	7	8	9	11	12	14	16	17
8	5	6	7	8	9	10	12	14	15
9	4	5	6	7	8	9	10	12	13
10	3	4	5	6	7	8	9	10	11
11	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12	1	2	3	4	5	6	7	8	9
13	1	1	2	3	4	5	6	7	8
14	1	1	1	2	3	4	5	6	7
15	1	1	1	1	2	3	4	5	6
16	1	1	1	1	1	2	3	4	5
17	1	1	1	1	1	1	2	3	4
18	1	1	1	1	1	1	1	2	3
19	1	1	1	1	1	1	1	1	2
20	1	1	1	1	1	1	1	1	1
21	1	1	1	1	1	1	1	1	1
22	1	1	1	1	1	1	1	1	1

FINAL 10 VALIDA

POSICION	HEAT 1	HEAT 2	HEAT 3
1	15	15	15
2	12	12	12
3	10	10	10
4	9	9	9
5	8	8	8
6	7	7	7
7	6	6	6
8	5	5	5
9	4	4	4
10	3	3	3

4.3.6 Puntos de Bonificación

La pole dará un punto adicional por la válida solo se tendrá en cuenta para la sumatoria de puntos del campeonato.

4.3.7 Si un piloto no está a paz y salvo con la organización o el club organizador por cualquier concepto, se podrán retirar los puntos de la válida en cuestión sin que para esto haya derecho a reclamación alguna.

4.3.8 DESEMPATE. En caso de un empate de puntos al finalizar el campeonato, el desempate se tomará por el piloto que más válidas haya ganado. Si el empate sigue, el criterio seguirá por la mayor cantidad de clasificaciones que largó un piloto por delante de su competidor.

4.3.9 para obtener la puntuación de la válida el piloto debe tomar la partida efectiva. Se entiende por partida efectiva que el kart esté en la grilla de partida y que pase por la línea de partida cuando inicie cada carrera. No completar la primera vuelta (sin importar el motivo por el que fuere) no afecta de ninguna manera el punto de bonificación.

4.3.10 Para ser proclamado Campeón Nacional Rok Cup, un Piloto **DEBE** cumplir con la mayor totalidad de puntos en la temporada. Adicional a esto debe ser obligatorio competir las últimas 2 válidas de la temporada.

4.3.11 Reemplazos: Para todas las Categorías. Pueden ser reemplazados por una (1) vez por un piloto que cumpla TODA la reglamentación de la respectiva categoría.

4.3.12 Reemplazos extraordinarios: Pilotos que ya hayan utilizado su reemplazo, se les permitirá única y exclusivamente si es un caso médico de fuerza mayor. Debe presentar excusa médica válida, que incluya incapacidad para hacer el deporte para el momento del reemplazo (en caso de que se determine que la excusa no era real el piloto perderá todos los puntos del campeonato).

4.3.13 Reemplazo extraordinario por representación Internacional: Todos los pilotos pueden ser reemplazado una vez extra si está representando a Colombia en un campeonato Internacional.

4.3.14 Los reemplazos sólo pueden ser hechos por pilotos que NO hayan puntuado en todo el campeonato en la categoría en la que van a hacer el reemplazo.

4.3.15 Para obtener los premios otorgados por ROK CUP INTERNACIONAL, un Piloto **DEBE** competir al menos el 80 % del Campeonato.

4.3.16 Los premios no son transferibles ni negociables.

5. PROCEDIMIENTOS DE CARRERA

5.1 General

5.1.1 El formato de la válida incluirá la práctica oficial, la calificación, tres carreras de heat, pre-final y final, a menos que lo contrario sea especificado por el "Reglamento particular".

5.1.2 A la sola discreción del director de carrera, por razones de seguridad, una categoría podría merecer la necesidad de "Grupos de pilotos", los grupos se dividirán en series iguales si es posible, a través de un proceso de selección aleatorio en la presencia de al menos un oficial antes de la práctica libre y se mantendrá sin cambios para la calificación, practica también. Si cabe la posibilidad de hacer grupos de pilotos el sistema de clasificación se emitirá en un anexo al reglamento particular.

5.1.3 Diseño de circuito: todos los competidores deberán observar el diseño y la rotación de la vía al no cortar los bordillos o conduciendo alrededor de los pianos. Cortar la pista o ignorar el diseño de la pista puede dar lugar a sanciones o descalificación; esto incluye la vuelta de enfriamiento después de que se agitó la bandera a cuadros. La pista se define entre líneas blancas, y no se ejecutarán fuera de estas líneas. Si CUALQUIER piloto usa más de los límites de seguimiento definidos para obtener una ventaja, el piloto estará sujeto a una penalización de hasta 5 segundos a discreción de los oficiales de la pista.

5.1.4 Ralentización o parada en el circuito: si su kart disminuye de velocidad durante la práctica o una carrera a problemas mecánicos, o para salir de la carrera, el piloto levantará una mano por encima de su cabeza y alertará a otros pilotos detrás de él. Si un kart se detiene por completo en la pista durante la práctica o durante una carrera, el piloto debe levantar sus manos por encima de su cabeza y agitarlas para alertar a otros pilotos.

cuando sea seguro hacerlo, el piloto debe salir de su kart y sacarlo del circuito.

5.1.5. Todo piloto que tome largada tendrá los puntos de la posición en la cual finalice su carrera.

5.1.6 Si dos o más pilotos no finalizan la carrera, abandonando en la misma vuelta, se clasificarán según su último paso por línea de meta.

5.2 Clasificación

5.2.1 Se realizará por medio de vuelta lanzada o sesión de clasificación por tiempo; esto se hará saber en el reglamento particular previo a la competencia. De acuerdo a este resultado se establecerán las posiciones de partida del primer heat clasificatorio.

Si por algún motivo no se puede hacer clasificaciones, el orden de salida se determinará por las posiciones del campeonato.

5.2.2 SOLAMENTE se llevará a cabo una sesión de clasificación para cada categoría, a menos que el Reglamento particular especifique lo contrario.

5.2.3 La clasificación final definirá la grilla de partida para el heat 1.

5.2.4 Si hay un empate en tiempos entre dos o más pilotos, la clasificación otorgará el mejor lugar al piloto que haya hecho primero su mejor tiempo.

5.2.5 Si no se tiene en cuenta el tiempo de un Piloto, él / ella tomará el comienzo al final de la grilla. Si varios de los pilotos están en esa situación, sus posiciones iniciales se decidirán a través de un proceso de selección aleatorio.

5.2.6 El comisario deportivo se reserva el derecho de permitir que un piloto vuelva a calificar inmediatamente después de la sesión con los mismos neumáticos debido a problemas técnicos.

5.2.7 El Heat 1 tomará posición de largada conforme a los tiempos oficiales de la clasificación.

5.2.8 El heat 2 tomara posición de largada según los resultados del heat 1.

5.2.9 El Heat final tomara posición de largada la sumatoria de puntos de los dos primeros heats. (No se tendrá en cuenta el punto de la pole. En caso de empate se dará según la posición de clasificación)

5.2.10 Ganador de valida. Se premiara la valida según el orden de llegada del heat final. Los puntos otorgados por el Heat 1 y Heat 2 y pole position solo se tendrán en cuenta para el acumulado general.

5.3 Inicio de grillas

5.3.1 Al final de la Sesión de Clasificación general, la lista de pilotos clasificados, así como las grillas de inicio, serán publicadas oficialmente.

5.3.2 Cualquier participante cuyo kart no puede comenzar por cualquier motivo o que tenga buenas razones porque cree que su kart no estará listo para comenzar, **DEBE** informar al oficial a cargo del área de pre grilla, quien, a su vez, debe informar al director de carrera tan pronto como tenga la oportunidad.

5.3.3 El piloto pole position de cada categoría, comenzará la carrera desde la posición en el circuito designada por el director de carrera.

5.3.4 El piloto pole position de cada grilla tendrá la opción de elegir la posición de inicio (en el lado izquierdo o derecho de la pista), siempre que informe al director de carrera tan pronto como él / ella llegue al área de pre grilla. Esta elección **SÓLO** modificará la primera línea. (p1 y p2).

5.3.5 El acceso a la grilla finalizará dos minutos antes de la hora programada para el inicio de la carrera. cualquier kart que no haya tomado su posición en la grilla en ese momento comenzará en la parte posterior y no podrá avanzar hacia su posición original para el comienzo.

5.4 Procedimiento de inicio

5.4.1 La señal de inicio se dará por medio de luces o bandera verde a la sola discreción de la dirección de carrera.

5.4.2 Se debe pintar una línea 25 m por delante de la Línea de inicio. Los pilotos tienen prohibido acelerar antes de cruzar esa línea. Para comenzar a rodar, esta línea también estará representada por una fila de

conos (1 cono en cada lado de la pista y / o 4 conos colocados en la línea central de la pista). **No es válido para Shifter.**

5.4.3 Tan pronto como los pilotos ingresan a zona de pre-grilla, están «a las órdenes del director de Carrera» y no pueden ya recibir ayuda externa. Cualquier piloto que no se haya puesto a las órdenes del director de carrera con su kart en buen estado de funcionamiento se le permitirá abandonar el área de pre grilla solo por orden del director de carrera o el oficial del área de Pre-grilla.

5.4.5 Los Karts darán al menos una vuelta de formación antes de dar inicio. Está prohibido adelantar a otro piloto durante la Vuelta de formación, y dará como resultado una penalización emitida por el comisario deportivo.

5.4.6 Si un piloto se detiene por fallas mecánicas o pierde por algún motivo su posición de largada durante la vuelta de formación, podrá recuperar su posición en la grilla siempre que consiga acomodarse antes del último puesto de control de carrera. En caso contrario, el piloto **DEBE** comenzar la carrera desde la parte posterior de la formación o dará como resultado una penalización emitida por el director de carrera.

5.4.7 Si un Piloto ha sido perjudicado como resultado de un error de otro piloto, el comisario deportivo puede resolver otra vuelta de formación y comenzar el procedimiento de inicio de nuevo sobre la base de la grilla original, o permitir al Piloto recuperar su posición.

5.4.8 El director de carrera dará la salida tan pronto como esté satisfecho con la formación.

5.4.9 En caso de repetidas salidas en falso o de incidentes durante la(s) vuelta(s) de formación, el comisario deportivo, actuando como juez de hecho, puede detener el procedimiento de inicio por medio de la bandera roja. El comisario deportivo tiene el derecho a emitir una multa o sanción a los pilotos infractores. Un nuevo procedimiento comenzará inmediatamente o dentro de 30 minutos, dependiendo de las circunstancias. La grilla de partida será la misma que para el procedimiento inicial.

Todos los pilotos presentes en el área de inicio o en el área de reparación antes de detener el procedimiento será permitido tomar el inicio de la nueva formación de la vuelta.

5.4.10 Tan pronto como se haya dado la largada, se aplican las condiciones de carrera y, sin tener en cuenta la posición de un kart en la pista, está prohibido brindarle asistencia, excepto para estacionarla en un lugar seguro.

5.4.11 Arranque: al final de la vuelta de formación, los pilotos procederán, a velocidad reducida, hacia la línea de salida, alineada en dos carriles de karts. Cuando los karts se acercan, los karts **DEBEN** mantener su posición hasta que la señal de inicio esté dada por bandera / luz verde. Si el director no está satisfecho con el procedimiento, él agitará la bandera / luz amarilla, lo que significa que debe cubrirse otra vuelta de formación.

5.4.12 Shifter: Los karts de la categoría shifter deberán ubicarse en el cajón correspondiente a su posición de partida, desde donde largarán de manera estática a disposición del director de carrera, quien emitirá la señal de arranque con luz de semáforo o bajando la bandera verde. Si un piloto tiene inconvenientes para realizar su largada por problemas mecánicos, deberá levantar los dos brazos y agitarlos con el fin de prevenir a los pilotos que tenga atrás.

5.4.13 El Director de Carrera puede usar cualquier video o sistema electrónico que pueda ayudarlo a tomar una decisión. Las decisiones del director de carrera son definitivas. Cualquier infracción a las disposiciones relativas al procedimiento de inicio puede implicar la exclusión de la válida del piloto afectado o cualquier otra sanción decidida por los directivos de carrera.

5.4.14 Videos o cualquier sistema electrónico presentado por los competidores como una prueba de infracciones por parte de otros pilotos, NO serán tomados en consideración.

5.4.15 En la vuelta de cortesía, no se permiten golpes, empujones ni contactos. Los oficiales de la carrera deben poder ver espacio entre todos los paragolpes de los competidores o se emitirá una penalización. Si lo presionan, debe levantar la mano para indicar a los oficiales que estás siendo empujado.

5.4.16 La contra pole no puede adelantar a la pole, hasta que se agite la bandera partida.

5.4.17 Todos los pilotos deben largar de manera organizada dentro de los cajones de largada. Se emitirá una penalización de 5 segundos por 2 ruedas hacia afuera; se emitirá una penalización de 10 segundos para 4 ruedas fuera.

5.4.18 La primera fila tendrá dos oportunidades para comenzar correctamente, luego de lo cual, a discreción del director de la carrera, uno o ambos de los pilotos de la primera fila serán cambiados de posición, o dependiendo de la gravedad de la infracción, o pueden ser instruidos para ser reemplazados por la fila de atrás.

5.4.19 Evidencia de video: un piloto no puede solicitar ver las imágenes, pero los funcionarios pueden, como cortesía, mostrar las imágenes que respaldan su decisión al piloto.

5.5 Detener una carrera

5.5.1 UNICAMENTE el director de carrera será la persona en tomar la decisión de detener una práctica, clasificación o heat en caso de que a su discreción y opinión sea necesario porque algún sector del circuito esté bloqueado por un accidente, o debido al clima u otras condiciones externas, sin importar cuales sean, que pongan en peligro la seguridad de cualquier individuo que esté dentro del escenario de competencia. El director de carrera ordenará que se muestre una bandera roja en la línea de meta. Simultáneamente, se mostrarán banderas rojas en los puestos de los oficiales con estas banderas. El director de carrera, bajo el principio de responsabilidad que le compete, asume toda responsabilidad civil y social sobre su decisión, después de haber evaluado la gravedad de las condiciones de la pista.

5.5.2 Si la señal para detener la carrera se da durante las sesiones de práctica o calificación, todos los karts deben inmediatamente reducir la velocidad y regresar lentamente al parque cerrado, y todos los karts abandonados en la pista deben ser removidos.

5.5.3 Si la señal para detener la carrera se da durante los heats o final de la carrera, todos los karts deben inmediatamente reducir la velocidad y regresar lentamente a la línea de partida. Seguirán las órdenes del director de carrera después de la situación que ha causado la bandera roja. La clasificación del heat o pre final será la clasificación al final de la vuelta anterior a la que se dio la señal de parar.

5.6 Reiniciar una carrera

5.6.1 Antes de reiniciar una carrera está prohibido realizar trabajos mecánicos en los karts, a menos que los directivos de carrera decidan lo contrario.

5.6.2 Reabastecimiento de combustible no está permitido.

Si después de parada un heat con bandera roja, y se ha cumplido el 60% de la misma. Es potestad de los directivos de carrera relanzar o concluir la carrera.

5.7 Final

5.7.1 La señal que indica el final de la carrera se dará en la línea de llegada tan pronto como el kart líder tenga cubierta la distancia completa de carrera o el tiempo máximo programado para la carrera.

5.7.2 Si, por cualquier razón, la señal que indica el final de la carrera se retrasa, se considerará que la carrera ha terminado según lo establecido en el reglamento particular.

5.7.3 Después de haber recibido la señal que indica el final de la carrera, todos los karts **DEBEN** ir al parque cerrado, sin parar y sin ninguna asistencia, excepto la de los oficiales si es necesario.

5.7.4 Cualquier kart clasificado que no pueda llegar al parque cerrado por sus propios medios será colocado bajo el exclusivo control de oficiales, quienes supervisarán la llegada del kart al parque cerrado

5.7.5 Al final de la calificación, heats, pre final y final, se solicita a los pilotos que se pesen. El participante tendrá el derecho de una segunda pesada en el caso de un primer peso en disputa.

5.7.6 Ubicación del pesaje: el organizador colocará las básculas cerca del área de parque cerrado para garantizar el control y proporcionar el personal suficiente para gestionar el procedimiento. No serán

permitidos procedimientos de mecánica durante el acceso de los karts hasta que finalice el procedimiento de pesaje, a menos que lo autorice un oficial de la carrera.

5.8 Parque Cerrado

5.8.1 Solo los Oficiales a cargo de los controles técnicos pueden ingresar al Parque Cerrado. Sin intervención.

5.8.2 Tan pronto como se muestre la bandera a cuadros (Finalizar una sesión), se aplicarán las regulaciones de parque cerrado para el área entre la línea de llegada y la entrada al parque cerrado.

5.8.3 El parque cerrado debe estar suficientemente protegido para garantizar que ninguna persona no autorizada pueda tener acceso a ella.

5.9 Instrucciones y Comunicaciones

5.9.1 Todas las clasificaciones y resultados de práctica, calificación, heats, pre final y final de carrera, así como cualquier decisión de los oficiales de una válida, se publicarán en la pizarra oficial.

5.10 Incidentes

5.10.1 Un "incidente" significa un hecho o una serie de hechos que involucran a uno o más pilotos o cualquier acción del piloto como:

- Provocar la detención de una carrera.
- Violar este reglamento.
- Saltarse una largada
- No respeté la señalización de bandera.
- Causar que uno o varios karts larguen en falso.
- Causar una colisión.
- Obligar a otro piloto a salir de la pista.
- Impedir ilegalmente una maniobra de pase legítima por otro Piloto.

5.10.2 Será responsabilidad del director de Carrera decidir, previo informe o solicitud de los oficiales, si uno o varios Pilotos están involucrados en un Incidente. Estos pilotos no deben salir del circuito sin la autorización de los Oficiales.

5.10.3 Si un Piloto está involucrado en una colisión o un Incidente, y si los Oficiales le informan esto dentro de 30 minutos después del final de la carrera, el Piloto **NO DEBE** abandonar el circuito sin el acuerdo de los Oficiales de la Carrera. El director de carrera puede infligir una penalización a cualquier Piloto que cause un Incidente. Si el incidente fue causado durante una sesión de calificación, el director de carrera puede proceder a la cancelación de hasta los tres tiempos más rápidos que el piloto logró en la sesión en cuestión. Sin embargo, considerando la seriedad de su naturaleza, el director de carrera puede decidir cualquier penalización entre las previstas en la escala de penalización.

5.10.4 Las penalizaciones serán comunicadas a los pilotos en forma ESCRITA en el espacio destinado por la dirección de carrera para ello. Los participantes tendrán 30 minutos después de la hora oficial de finalización de la carrera para presentar protestas escritas y formales a los oficiales.

5.11 Penalizaciones

5.11.1 Las sanciones son a exclusivo criterio del director de la carrera, de la siguiente manera:

5.11.2 Advertencia verbal.

5.11.3 Tiempo de práctica cancelado.

5.11.4 Penalización de una posición.

5.11.5 Penalización de tres posiciones.

5.11.6 Penalización de diez posiciones.

5.11.7 Movido a la parte posterior de la grilla.

5.11.8 Descalificado del Heat, Pre-Final o Final.

5.11.9 Suspensión para una o más carreras.

5.11.10 Prohibido para **TODOS** los eventos Rok Cup Colombia.

5.11.11 Los pilotos descalificados, suspendidos y / o prohibidos perderán todos los puntos y premios.

5.12 Protestas y Apelaciones

5.12.1 El derecho de protestar lo tienen **SÓLO** los participantes.

5.12.2 Las protestas **DEBEN** presentarse por escrito al director de la carrera dentro de los 15 minutos posteriores a la publicación de los resultados de la calificación o los heats clasificatorios, y dentro de los 30 minutos posteriores a la publicación de la clasificación de la final.

5.12.3 Las protestas **DEBEN** ir acompañadas de un costo equivalente a un salario mínimo mensual legal vigente (SMMLV) que deberá ser cancelado en efectivo.

5.12.4 La respuesta del director de carrera a una protesta es **FINAL**.

5.12.5 El derecho de apelar contra una decisión del director de carrera se lleva a cabo **SÓLO** por los participantes.

5.12.6 Las apelaciones **DEBEN** presentarse por escrito al director de carrera, quien enviará la apelación a la "Corte de Apelaciones", dentro de los 30 minutos posteriores a la publicación de la clasificación de la final.

5.12.7 Las apelaciones **DEBEN** ir acompañadas de una tarifa **NO REEMBOLSABLE**, independientemente del juicio, de \$1,000.000, pagado en efectivo.

5.12.8 "Tribunal de Apelaciones" estará formado por un representante del Promotor, por un piloto internacional representante, y por un representante de los funcionarios internacionales. Cualquier oficial que haya participado en el evento para el cual se presenta la apelación, no es elegible.

5.12.9 Las decisiones del "Tribunal de Apelaciones" se tomarán dentro de un mes después del evento y, en cualquier caso, de ninguna manera, antes de la próxima carrera programada en la serie Rok Cup Colombia

5.13 Multas

5.13.1 Se puede imponer una multa a todas las partes involucradas, incluidos, entre otros, pilotos, participantes, tripulantes, funcionarios, empleados, representantes, asociados u otros que no respetan las reglas de este reglamento o las prescripciones de los oficiales del evento. El director de carrera puede infligir también.

5.13.2 Todas las multas **DEBEN** pagarse al organizador dentro de las 48 horas posteriores a su imposición. Sin embargo, multas de \$ 500.000 o menos se deben pagar de inmediato.

5.13.3 Las multas impagas provocarán la exclusión del participante y / o del piloto de Rok Cup Colombia.

5.14 Tarifas de inscripción

5.14.1 Las tarifas de inscripción y las entradas deben ser pagadas y enviadas por el participante al promotor. El promotor **DEBE** haber recibido la inscripción antes del comienzo de cada válida.

5.14.2 No se pueden reclamar reembolsos de tarifas de inscripción después de que un participante haya tomado la pista en el día de la competencia.

5.14.3 Los reembolsos y / o créditos quedan a discreción del promotor.

6. VARIOS

6.1 El promotor tiene derecho a disponer de espacios publicitarios en todos los karts que participen en Rok Cup Colombia en la parte superior e inferior del panel frontal y el alerón con el fin de promover socios y / o patrocinadores de Rok Cup Colombia.

6.2 El consumo de bebidas alcohólicas dentro de la zona de pits y boxes está absolutamente prohibido en todos los eventos de Rok Cup Colombia. Después de que el evento se declara terminado para el día, las leyes locales y las reglas de seguimiento se aplicarán para el consumo de bebidas alcohólicas.

6.3 Si no se designa un contenedor específico, no se pueden abandonar neumáticos usados, combustible, aceite, etc. en las instalaciones del escenario deportivo.

Dejar estos materiales en las instalaciones de la pista dará como resultado una multa de hasta \$ 1'500.000.

6.4 Uso de redes sociales: cualquier problema que pueda surgir con respecto a las reglas y regulaciones de Rok Cup Colombia, decisiones de Los funcionarios, las políticas, los resultados, la clasificación de puntos o las situaciones entre los competidores (y / o sus cargos) deben ser manejados de forma privada y directa entre las partes involucradas y Rok Cup Colombia. Atacar a Rok Cup Colombia o algún miembro de su equipo a través de las redes sociales, incluidos, entre otros: Facebook, Twitter o Instagram, es inaceptable y puede dar lugar a medidas disciplinarias si el promotor determina que la comunicación es despectiva, difamatoria o no en el mejor interés de Rok Cup Colombia.

Las sanciones resultantes por tal infracción incluyen, pero no se limitan a: multa monetaria, descalificación de un Evento, expulsión de un evento y posiblemente de todos los eventos futuros de ROK CUP COLOMBIA. Cualquier piloto asociado con una persona o personas que se encuentren enfrentando tales penalidades no le será permitido ingresar a un evento hasta que se pague la multa monetaria, en caso de que sea la penalización resultante, sin perjuicio de afrontar las disposiciones legales que la persona afectada pueda interponer.

6.4.1 Con respecto al uso de imagen, se debe leer y llenar el formulario correspondiente por piloto, accediendo a que el campeonato Rok Cup Colombia y Karting Colombia Fans puedan usar las fotografías y videos que se toman a lo largo de las válidas para uso netamente del campeonato y del Kartismo.

6.4.2 La entrada a la pista de fotógrafos y camarógrafos está limitada y estos deben pasar su Carnet de seguro y colocar en donde será expuesto el material que se tome en cada válida para promoción del campeonato, bajo ninguna circunstancia se puede permitir el ingreso a fotógrafos o camarógrafos que no publiquen o hagan promoción a nuestro campeonato y que solo sea a beneficio propio.

6.4.3 Expulsión de la pista a fotógrafos y camarógrafos que no se acojan a la normativa de puntos seguros dentro del circuito, ya que ponen en riesgo la vida de los pilotos y la de ellos mismos, se prohíbe hacer señas en carrera y tomar fotos con flash en las válidas nocturnas, así como deben llevar un distintivo del campeonato.

6.5 Acciones Amenazantes: acciones amenazantes como intimidación, abuso verbal, acoso o violencia física hacia cualquier miembro del staff Rok Cup Colombia, participante en el evento u otro asistente en un evento podría resultar en la descalificación o expulsión del evento, y posiblemente de todo el campeonato Rok Cup Colombia.

6.6 Se prohíbe en cualquier evento del Rok Cup Colombia portar armas dentro del escenario deportivo y la alteración del orden público, irrespeto o agresión a otras personas dentro del escenario deportivo.

APROBADO



FEDERACION COLOMBIANA DE KARTS