



### Datos empresa organizadora:

KARTING ARGO Y AGIS, sl  
B52523669  
Ctra. de la Venta del Jamón a Noreña s/n  
33192 – Ordoño/Siero – Asturias  
Banco Santander  
ES36 0049 6247 1824 1606 0967

## **- Reglamento General “ Argos Kart Series 2019 ” -**

### **1)- Finalidad y Bases del Campeonato:**

#### **1.1) Finalidad del campeonato:**

1.1.1) La finalidad del presente campeonato es la de promover el karting amateur en el Principado de Asturias, así como el de acoger a pilotos provenientes de otras provincias y con nuestra misma afición. El campeonato es totalmente Amateur.

No obstante, la clasificación de las **AKSeries** puntúa para el campeonato **EKR National Rental Series 4t**.

1.1.2) De las **AKSeries** saldrán convocados un total de 9 pilotos para participar en la Final del campeonato EKR.

#### **1.2) Derechos de inscripción**

1.2.1) Tienen derecho a inscribirse en el actual campeonato cualquier persona con documentación española y edad igual o superior a los 14 años. En el caso de ser menor de edad, el piloto deberá asistir con un tutor mayor de edad durante la realización de todas las pruebas, esta persona deberá ejercer siempre como CONCURSANTE, siendo responsable de las acciones de su piloto.

1.2.2) Todos los competidores declaran haber leído y entendido la presente normativa antes del inicio del campeonato.

#### **1.3) Perdida de derechos de inscripción:**

1.3.1) La organización se reserva el derecho de admisión de cualquier inscripción de piloto. Así mismo, se reserva el derecho de revocar o anular esa inscripción, en caso de actos indecorosos y/o antideportivos hacia la organización u otros competidores, dentro o fuera del circuito.

1.3.2) La organización intentará no aplicar sanciones demasiado severas al penalizar acciones anti reglamentarias leves, entendiendo que son pruebas amateurs. En cualquier caso, se reserva la potestad de aplicar, modificar y clasificar estas normas para asegurar la buena consecución del campeonato y el juego limpio e imparcial de todos los participantes.

#### **1.4) Distribución del campeonato:**

1.4.1) El campeonato se compone de 12 pruebas puntuables independientemente en una clasificación general de pilotos. Las pruebas están fechadas con anterioridad y estarán comprendidas entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2019. Los pilotos pueden disputar una sola o todas las pruebas del campeonato.

1.4.2) Las pruebas tienen la misma duración y aportan los mismos puntos al ranking. Se reparten en dos clases:

**6 pruebas Clase Imola** (45min. de duración total en pista).

**6 Pruebas Clase Monza** (45min. de duración total en pista).

1.4.3) La clasificación general de pilotos reflejará los puntos obtenidos “prueba a prueba”

1.4.4) Se fija un **máximo de 7 resultados** puntuables para el Ranking del campeonato, de las cuales, se fija una limitación de un máximo de **5 pruebas puntuables de la misma Clase**.

1.4.5) El resto de resultados obtenidos de cada Clase con una puntuación de menor valor, se descartarán.

1.4.6) La clasificación general determinará el ranking general del campeonato a final de temporada. Cuando finalicen las 12 pruebas, los 20 primeros pilotos de la tabla obtendrán su pase a la GRAN FINAL.

1.4.7) Si algún piloto declina su derecho a disputar la final, el derecho de inscripción pasará directamente al piloto que ocupa la decimosexta plaza, y así sucesivamente hasta cerrar el cupo de 20 pilotos en parrilla.

1.4.8) La final es una prueba independiente y decide la posición final de los 20 mejores pilotos en el ranking del campeonato, independientemente de la posición que obtuvieran tras las 12 pruebas previas.

## **2)- Los Pilotos y participantes:**

### **2.1)- Inscripciones:**

- 2.1.1) Durante todas las pruebas del campeonato se admitirán un máximo de 20 pilotos por prueba.
- 2.1.2) Todo piloto que desee participar en una prueba, deberá consultar disponibilidad, puede hacerse por whatsapp o por teléfono en el número 633778826.
- 2.1.3) Si el piloto decide inscribirse en una prueba, se le guardará la plaza durante 48h, periodo durante el cual deberá satisfacerse el abono de la misma.
- 2.1.4) En el momento que la organización recibe el abono de una prueba, el piloto se considerará INSCRITO en la prueba.
- 2.1.5) Todas las pruebas del campeonato tienen el mismo precio, tanto si son de Clase **Imola** como si son de Clase **Monza**, El precio será de **70€** por piloto, (**60€ si se abona con una antelación mínima de 14 días**, sin excepción). .
- 2.1.6) El precio de los entrenamientos previos de 10 minutos de duración es de **12€ \***
- \* (Esta promoción es válida solo para pilotos con inscripción formalizada en la primera de las pruebas que resten del campeonato).

### **2.2)- Material y equipamiento:**

- 2.2.1) Los pilotos participantes deberán llevar una vestimenta acorde a la actividad, se exigirá cumplir unos mínimos por motivos de seguridad:
- 2.2.2) El casco deberá permanecer firmemente atado a la cabeza del piloto. Queda prohibido tener suelta la hebilla de sujeción del casco durante todo el periodo que el piloto permanezca en la zona denominada "Pista".
- 2.2.3) Todos los pilotos sin excepción deberán llevar cubiertas todas las extremidades, no se admitirá ropa holgada, capuchas, bufandas u otras prendas que puedan engancharse con las partes mecánicas del monoplace.
- 2.2.4) El calzado deberá ser apropiado para la actividad, se admite calzado deportivo, deberá cubrir la totalidad del pie y deberá disponer de cordones atados debidamente para asegurar que no puedan desatarse accidentalmente durante el pilotaje.
- 2.2.3) Se admite el uso de monos con o sin homologación CIK FIA, siempre que no queden excesivamente holgados y siempre que no supongan un hándicap añadido al piloto y no vulneren la seguridad dentro del cockpit.
- 2.2.4) El uso de guantes no es obligatorio, en el caso de utilizarlos, deberán disponer de material antideslizante para caucho, ya que la mayoría de guantes para competición no sirven para los volantes de alquiler.
- 2.2.5) Los pilotos con pelo largo deberán llevar consigo gomas para recoger el pelo o similar para asegurar que el cabello queda totalmente recogido y asegurado. Queda prohibido cualquier tipo de bufanda u otra prenda que pueda descolgarse, hondear o hacer resistencia al viento.
- 2.2.6) Se permite el uso de costillares y collarines homologados. Todo objeto que se instale entre el piloto y el baquet que no disponga de homologación o que sea de fabricación casera, deberá ser supervisado y aprobado por el director de carrera antes de comenzar la prueba.
- 2.2.7) Se permite el uso de cámaras durante la prueba, las cuales deberán ir firmes al casco, o al cuerpo del piloto. No se permite la instalación de las mismas en los monoplaces salvo autorización expresa de los comisarios o del director de carrera.
- 2.2.8) No se permite el uso de intercomunicadores, ni el uso de drones u otros aparatos que sobrevuelen el circuito ni sus inmediaciones durante la celebración de la prueba sin el consentimiento expreso del organizador.
- 2.2.9) En caso de descubrir cualquier tipo de artículo distinto a los descritos, cualquier producto químico o cualquier tipo de dispositivo, mecánico o electrónico sin previo aviso, el piloto podrá ser descalificado en ese mismo instante.
- NOTA:** La organización dispone de monos y cascos de distintas tallas y los pondrá a disposición de los competidores que lo soliciten sin coste alguno.

### **3)- Normas de seguridad y buena práctica del deporte:**

- 3.1) La presente normativa marca una serie de normas y actitudes a seguir durante la prueba, si se hace caso omiso o se elude de alguna de ellas se aplicará la penalización que corresponda una vez termine la sesión.
- 3.2) Las acciones anti reglamentarias se clasifican en dos grupos, "Leves" o penalizables y "Graves" o descalificantes.
- 3.3) Las acciones anti reglamentarias pueden o no acarrear sanción, en cualquier caso, tras realizar una de esas acciones, los comisarios informarán al piloto o pilotos involucrados señalándolo con el correspondiente panel o bandera negra y blanca. El piloto deberá darse por informado siempre mostrando el pulgar, de este modo el comisario sabrá que el competidor ha recibido el aviso.
- 3.4) En el caso de que se decida sancionar una maniobra, el comisario volverá a mostrar el panel o bandera negra y blanca con el número impreso del piloto/ pilotos sancionados.
- 3.5) Una vez informado, el piloto tiene un total de 3 vueltas para entrar en la zona de Asistencia, donde cumplirá la penalización una vez detenga completamente el vehículo en la zona asignada.
- 3.6) En el caso de que la carrera finalice antes de cumplirse las 3 vueltas de margen establecidas para cumplir la sanción y el piloto decida no entrar a cumplirla, se sumarán 5 segundos a la sanción impuesta y se sumarán al tiempo total obtenido.
- 3.7) Si un piloto es amonestado con una sanción GRAVE, verá su número de participante sobrepresionado en un panel o bandera negra. En este caso, el piloto deberá dirigirse a la zona de Asistencia con la mayor celeridad posible, donde recibirá instrucciones de los comisarios.
- 3.8) La penalización grave conlleva la descalificación directa de la prueba sin opción alguna a la devolución de la totalidad o parte del importe abonado para su participación en la prueba. Puede acarrear en algún caso, la pérdida de derechos de inscripción durante el vigente campeonato y/o posteriores.

#### **3.9) Ejemplos de acciones comunes que conllevan Penalizaciones Leves: (10 segundos de penalización, normalmente)**

- 3.9.1) Acumulación de avisos de penalización por el mismo motivo.
- 3.9.2) No respetar espacio en la salida de la curva si se es rebasado por el exterior.
- 3.9.3) Atacar o subirse a los pianos interiores de las curvas.
- 3.9.4) Tocar, rozar, apoyarse o golpear neumáticos u otro sistema de retención de pista.
- 3.9.5) Tocar, rozar, impactar, golpear a otro competidor. **(10 segundos extra por cada puesto que pierda el piloto afectado)**
- 3.9.6) Acorralar en el exterior de la salida de una curva o echar a otro competidor de la pista.
- 3.9.7) Molestar a otro piloto en una maniobra de recuperación de trompo, haciéndolo cambiar de trazada.
- 3.9.8) Molestar con cambios bruscos de dirección a otros pilotos.
- 3.9.9) No desacelerar, Adelantar o no respetar la bandera amarilla en zona afectada.
- 3.9.10) Cruzar la pista a pie, ya sea andando o corriendo.
- 3.9.11) No acatar las normas específicas durante un proceso de "Safety Kart".
- 3.9.12) Cualquier otra maniobra considerada antideportiva.
- 3.9.13) Cualquier contacto con el sistema del semáforo para el cambio de kart. **(20 segundos mínimo)**

#### **3.10) Ejemplos de algunas acciones que conllevan Penalizaciones Graves y la consiguiente descalificación:**

- 3.10.1) Actuación irrespetuosa o amenazante hacia otro participante u organizador.
- 3.10.2) Actuar de manera temeraria, poniendo en peligro su propia integridad o la de otros.
- 3.10.3) Hacer caso omiso de las indicaciones del personal de pista.
- 3.10.4) Cualquier acción, objeto o producto que modifique el comportamiento del kart asignado.
- 3.10.5) Mala praxis o acción antideportiva que genere riesgo de vulnerabilidad en la seguridad de la prueba.
- 3.10.6) Cualquier otro acto que altere o ponga en peligro la normalidad de realización de la prueba.
- 3.10.7) Acumulación y/o reiteración de faltas leves. (3 penalizaciones leves durante la misma prueba)

#### **3.11) Ejemplos de maniobras de adelantamiento anti reglamentarias:**

Al intentar un adelantamiento, el piloto debe estar seguro de poder realizar la maniobra sin tocar a otro piloto. Las maniobras que conllevan penalizaciones más comunes son las siguientes:

- 3.11.1) Iniciar una maniobra de adelantamiento por el interior sabiendo que no se va a poder evitar el contacto con otro competidor que ya inició la trazada de la curva, utilizándolo como apoyo para entrar en la trazada.
- 3.11.2) Realizar una maniobra de adelantamiento entrando agresivamente al interior, cuando el vehículo que le precede ya ha comenzado su trazada y esta es la óptima y natural de la curva.

## **4) Maniobras especiales en pista**

### **4.1) Salida de pista.**

4.1.1) En caso de sufrir una salida de pista, el piloto podrá bajarse del kart para empujarlo e incorporarlo de nuevo a pista. Durante la maniobra deberá prestar especial atención a la seguridad y deberá hacerlo siempre sin molestar a otros pilotos.

4.1.2) El vehículo deberá volver a pista por el mismo lugar por donde se salió, sin tomar atajos ni recortar metros de pista.

4.1.3) El piloto que no puede volver con el monoplaza a pista por sus propios medios, podrá solicitar asistencia del personal de pista. Esta petición se realizará levantando el brazo derecho con la palma de la mano abierta hasta ser visto por los comisarios.

### **4.2) Trompos y Obstaculización de pista**

4.2.1) En caso de sufrir un trompo y quedar cruzado o en sentido inverso al de la marcha dentro de los límites de la pista, el piloto afectado deberá realizar la maniobra de recuperación prestando atención para hacerlo con la mayor seguridad posible.

4.2.2) El piloto deberá esperar a que no se acerque ningún otro competidor por la pista para iniciar la maniobra de recuperación, este tipo de maniobras mal ejecutadas suelen ser objeto de sanción frecuentemente.

### **4.3) Avería en pista**

4.3.1) El cambio de kart por avería es posible durante la clasificación y la carrera. Queda restringido a averías reales, las cuales imposibiliten un pilotaje normal del vehículo.

4.3.2) En caso de descubrir una avería o un problema en el funcionamiento del kart, el piloto deberá acudir con la mayor celeridad posible a la zona de asistencia. Allí informará al comisario y realizará el cambio por otro vehículo.

4.3.3) Los karts que sean sustituidos serán probados por el personal de pista. Si el comisario marca un tiempo de vuelta inferior al de las dos terceras partes de la parrilla, el piloto será llamado a la zona de asistencia para realizar de nuevo el cambio de monoplaza.

4.3.4) En caso de sufrir una avería con parada en pista, el piloto deberá apartar el kart de la trazada normal, intentando sacar el vehículo en su totalidad del asfalto y dejándolo en una zona segura.

4.3.5) El personal de pista se encargará de entregar un nuevo kart en el mismo lugar donde se encuentra.

4.3.6) Queda terminantemente prohibido cruzar la pista a pie, el piloto se quedará junto al monoplaza, en una posición en la que se encuentre protegido por el propio kart en caso de colisión de otro participante.

### **4.4) Bandera Negra y exclusión de la prueba:**

4.4.1) El piloto cuyo número de participante aparezca en el panel ha sido sancionado con una penalización GRAVE. Ese piloto deberá dirigirse al Pit lane con la mayor brevedad posible. Deberá detener el Kart en la línea de karts y deberá abandonar la zona delimitada como pista.

4.4.2) Una vez terminada la prueba, el piloto afectado recibirá audiencia del el Director de pista y de los comisarios, escucharán alegaciones y aclaraciones que pueda exponer y tras deliberar, abrirán acta de la sanción.

4.4.3) Tanto la maniobra en sí, como el comportamiento del piloto una vez haya sido sancionado y retirado de la prueba, serán decisivos en la decisión de la Dirección de carrera sobre si es una exclusión aplicable a la prueba o es extensible al campeonato.

4.4.4) Todo piloto amonestado con una sanción Grave, será excluido de la clasificación de la prueba y se anularán los resultados obtenidos en la misma. En ningún caso recibirá el reembolso parcial o total de la inscripción.

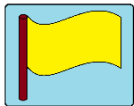
4.4.5) El piloto que sea además amonestado con una exclusión del campeonato, perderá el derecho a inscribirse en más pruebas y se borrará su ranking de la clasificación general. Si el piloto ha abonado ya la inscripción de pruebas posteriores a la sanción, recibirá el reembolso del 100% de todas ellas.

## **5)- Safety Kart:**

- 5.1) En algunas ocasiones, las circunstancias o condiciones de la pista requieren la salida del Safety Kart, este vehículo es un kart similar al utilizado por los pilotos, pero porta una bandera amarilla extendida. El Safety Kart sale desde la zona de Asistencia.
- 5.2) La salida del Safety Kart será informada a los pilotos mediante la DOBLE BANDERA AMARILLA, y con el semáforo amarillo intermitente situado a la altura de la línea de meta.
- 5.3) Desde el momento en que un piloto cruza la línea de meta en estas condiciones, deberá aminorar la marcha e ir acercándose al piloto que le precede sin adelantarle en ningún caso.
- 5.4) En el caso de que el vehículo que le precede sea el Safety Kart, seguirá instrucciones del mismo, quien le permitirá o no realizar el adelantamiento.
- 5.5) En caso de recibir autorización, el piloto se desdoblará e intentará alcanzar la cola de vehículos con la mayor brevedad posible, teniendo en cuenta que puede haber obstáculos o personal en pista durante el estado Safety Kart.
- 5.6) Durante esta maniobra, el piloto no podrá adelantar a ningún otro competidor, por despacio que circule. Si se autoriza el adelantamiento si se encuentra a un competidor parado completamente, sea por avería, accidente, trompo o salida de pista.
- 5.7) Esta maniobra se repetirá tantas veces como sea necesario, hasta que el piloto que lleve la Posición 1 alcance al Safety Kart. El piloto P1 no rebasará al Safety Kart, sino que se mantendrá detrás de él y los demás pilotos se irán situando detrás respectivamente.
- 5.8) La maniobra de seguimiento del Safety Kart debe realizarse de manera lenta y ordenada, los vehículos formarán una sola fila, sin que ninguno de los pilotos tome una trazada distinta a la que lleva el vehículo que precede y sin hacer cambios bruscos de dirección.
- 5.9) La velocidad debe ser lineal, sin acelerones ni frenazos y sin dejar una distancia superior de **4** karts con el que le precede.
- 5.10) Cuando el Safety pueda abandonar la pista, será indicado a los pilotos apagando las luces amarillas del semáforo en el paso por meta. También se indicará desde el propio Safety, ya que enrollará y ocultará la bandera amarilla en la vuelta de entrada a la zona de Asistencia.
- 5.11) Los pilotos deberán mantener las posiciones hasta el paso por la línea de meta. Si existe algún cambio de posición antes de esa línea, el piloto que haya adelantado ilegalmente será penalizado con una sanción leve.
- 5.12) En el caso de que el Safety Kart no pueda salir de pista por empeoramiento de las circunstancias y la dirección de carrera decida parar momentánea o definitivamente la carrera, se mostrarán banderas rojas y el semáforo de línea de meta lucirá luces rojas. En este caso se seguirán instrucciones del personal de pista para detener los vehículos en la zona designada.
- 5.13) En el tipo de casos descritos en la norma anterior, la prueba podrá darse por finalizada y su resultado actual será decisivo siempre y cuando se ha transcurrido el 75% del total de tiempo de la prueba y esta no pueda ser relanzada en el plazo de 35 minutos desde la aparición de la bandera roja.
- 5.14) Desde la aparición de las luces amarillas en el semáforo de meta hasta la reanudación de la prueba se permite acceder a la zona de Pit Lane para realizar cambio de vehículo en las pruebas que lo requieran, también se permite la entrada en la zona de Asistencia para cambiar el kart si hubiese algún tipo de avería.
- 5.15) En ambos casos, el piloto que sale con el nuevo kart a pista no podrá adelantar a los demás vehículos, deberá mantenerse en la posición en la que salió del Pitlane hasta el relance de la sesión.

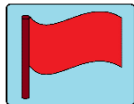
## **6)- Banderas y señalización:**

### **6.1) Bandera Amarilla:**



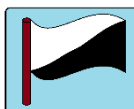
- 6.1.1) Peligro, se disminuirá la velocidad desde la bandera hasta superar el incidente, en ese tramo no se permite adelantar. Si un competidor pasa la zona afectada sin levantar el pie del acelerador será sancionado.
- 6.1.2) Cuando un piloto pasa por la zona afectada por bandera amarilla, llevará levantado el brazo derecho para señalárselo a los pilotos que circulen detrás de él.

### **6.2) Bandera Roja:**



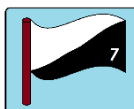
- 6.2.1) Interrupción de carrera. Se seguirán indicaciones de comisarios para parar los karts en zona asignada. Si aparece el Safety Car en pista no podrá ser adelantado. Superado el 75% de la carrera, esta podrá darse por finalizada.

### **6.3) Panel o bandera blanca y negra:**



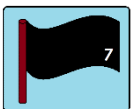
- 6.3.1) Aviso de sanción, el piloto señalado puede haber sido sancionado o no por alguna maniobra ilegal. El piloto deberá prestar atención al comisario durante la siguiente vuelta, quien le indicará si está penalizado finalmente.
- 6.3.2) La acumulación de avisos pueden acarrear en sí una sanción leve,

### **6.4) Panel o Bandera blanca y negra CON NÚMERO:**



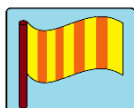
- 6.4.1) El piloto cuyo número de participante aparezca en el panel ha sido sancionado. Ese piloto dispone de 3 vueltas para detener el vehículo en el área destinado a tal fin en la zona de Asistencia y cumplirá la sanción impuesta.
- 6.4.2) Durante el cumplimiento de la sanción, el piloto deberá permanecer tranquilo y sosegado dentro del cockpit y no deberá dirigirse al comisario para protestar ni discutir la sanción. La vulneración de esta norma podrá acarrear una penalización añadida.

### **6.5) Panel o Bandera negra (siempre con número):**



- 6.5.1) El piloto cuyo número de participante aparezca en el panel ha sido sancionado con una penalización GRAVE. Ese piloto deberá dirigirse al Pit lane con la mayor brevedad posible. Deberá detener el Kart en la línea de karts y deberá abandonar la zona delimitada como pista.

### **6.6) Bandera naranja y amarilla:**



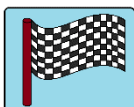
- 6.6.1) Pista deslizante, normalmente se enseña cuando comienza a llover.
- 6.6.2) En el caso de que la bandera saliese por derrame de aceite, barro o cualquier otro motivo en una zona focalizada, la zona será especialmente señalizada con conos. Una vez limpia la pista, se retirará la señalización.
- 6.6.3) En el caso de no poder limpiar una parte de la pista para que pueda ser utilizada con normalidad, la línea de conos permanecerá durante toda la prueba, acompañada de la bandera naranja y amarilla en el primero de ellos. El impacto con un cono de señalización está sancionado severamente.

### **6.7) Bandera negra con disco naranja:**



- 6.7.1) La bandera negra con un disco o círculo naranja en el centro significa avería mecánica. La permanencia del piloto en pista con ese kart puede no ser segura para él o para los demás pilotos.
- 6.7.2) El piloto deberá dirigirse con la mayor brevedad posible a la zona de Asistencia, donde realizará el cambio de kart.

### **6.8) Bandera a Cuadros, blanca y negra:**



- 6.8.1) Esta bandera marca la finalización de la sesión, los pilotos se dirigirán con velocidad reducida hacia la zona de Pit lane.
- 6.8.2) En ocasiones, el Safety Kart puede encontrarse en pista una vez se cruza la bandera a cuadros. En este caso, la maniobra de seguimiento de Safety Kart es igual que la de carrera, salvo que se deberá entrar en el Pit lane en esa misma vuelta, siguiendo al propio Safety Kart.

## **7)- Fechas provisionales de las pruebas:**

7.1) Estas son las fechas provisionales previstas para la realización de las pruebas del campeonato. Las fechas podrán ser modificadas por la organización, en todo caso, se informará a los pilotos ya inscritos en cualquier prueba que sufra modificaciones en la fecha u horario establecido.

7.2) Esta es la relación de fechas provisionales:

<b>17 feb</b>	10:30h	Clase Monza
<b>10 mar</b>	10:30h	Clase <b>Imola</b>
<b>31 mar</b>	10:30h	Clase Monza
<b>21 abr</b>	10:30h	Clase <b>Imola</b>
<b>12 may</b>	10:30h	Clase Monza
<b>09 jun</b>	10:30h	Clase <b>Imola</b>
<b>21 jul</b>	10:30h	Clase Monza
<b>08 sep</b>	10:30h	Clase <b>Imola</b>
<b>29 sep</b>	10:30h	Clase Monza
<b>20 oct</b>	10:30h	Clase <b>Imola</b>
<b>10 nov</b>	10:30h	Clase Monza
<b>01 dic</b>	10:30h	Clase <b>Imola</b>
<b>22 dic</b>	10:30h	<b>Gran FINAL</b>

## **8)- Puntuaciones de las pruebas para la clasificación general:**

8.1) Puntuaciones por posición en las pruebas.

Posición	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Puntos	501	458	423	393	367	344	324	306	290	276	264	254	245	237	230	224	219	215	212	210

8.2) En caso de empate técnico por puntos de dos o más pilotos al obtenerse la clasificación general definitiva, se decidirá la posición final, quedando delante el piloto que alcance a puntos en la última prueba a su competidor.

## **9)- Premios especiales de los patrocinadores del campeonato:**

1º	10% Dto pruebas temporada 2020.	Chasis de competición EKR de última generación. Juego ruedas Appexis.
2º	10% Dto pruebas temporada 2020.	Motor Briggs & Stratton 4 tiempos y 420cc. Juego ruedas Appexis
3º	10% Dto pruebas temporada 2020.	Experiencia de 2 horas de pilotaje en Lamborghini por carretera.
4º	10% Dto pruebas temporada 2020.	Experiencia 2 horas en Ferrari F1 en Simulador 3D última generación.
5º	10% Dto pruebas temporada 2020.	Experiencia 2 horas de pilotaje en Moto Acuática litoral Gijones.
6º		Paleta seleccionada 100% raza Duroc
7º		Paleta seleccionada 100% raza Duroc
8º		Paleta seleccionada 100% raza Duroc
9º		Paleta seleccionada 100% raza Duroc
10º		Paleta seleccionada 100% raza Duroc



## **10)- Artículos varios:**

- 10.1) Este documento es de obligatoria lectura por parte de todos los participantes sin excepción.
- 10.2) El desconocimiento de la normativa no exime de su cumplimiento.
- 10.3) Desde el comité organizador velamos por el juego limpio y actuamos siempre en consecuencia.
- 10.4) En caso de meteorológica adversa o cualquier otro imprevisto importante, la prueba podrá posponerse a la siguiente semana.
- 10.5) En el caso de que un piloto no pueda asistir podrá reclamar la devolución del importe abonado, siempre que avise con 72 horas de antelación.
- 10.6) La organización se reserva el derecho de modificar esta normativa sin previo aviso.
- 10.7) Los cambios podrán ser informados en el Briefing de asistencia obligatoria, antes del inicio de la prueba.
- 10.8) Esperamos que esta experiencia sea agradable, amena y divertida para todos vosotros.
- 10.9) Admitimos cualquier tipo de sugerencia constructiva, ya que intentamos siempre mejorar.
- 10.10) Muchas gracias por depositar vuestra confianza en nosotros. Prometemos no defraudar. Al corte!!!

## **11)-Aviso Legal:**

Este documento pertenece a “Karting Argo y Agis, sl” y a “O. F. Argos”. La divulgación, copia o plagio de parte o la totalidad de su contenido, sea texto o ilustraciones, serán causa de la reclamación judicial que afecta a la propiedad intelectual por la que nos ampara la vigente ley en el territorio nacional.

Atentamente:  
Oscar F. Argos  
Director deportivo del campeonato.