



REGLAMENTO 2025

Diciembre 19, 2025

COPYRIGHT NOTICE

Copyright © 2006-2025 TPK Promotions, Inc. All rights reserved.

La republicación o redistribución de cualquier contenido del libro de reglas de Superkarts USA, en cualquier forma, está expresamente prohibida sin el consentimiento previo por escrito de Superkarts USA.



¡Superkarts! USA Inc. es un organismo sancionador que se dedica a las carreras de karts de alto rendimiento en América del Norte. ¡Como tal, Superkarts! USA (SKUSA) desea desarrollar el deporte de las carreras de karts en un deporte de motor verdaderamente profesional que haga todo lo posible para satisfacer las necesidades de los corredores de karts en América del Norte.

Tom Kutscher
CEO/President

Patti Kutscher
Vice President/Director of
Administration & Registration

Beaux Barfield
National Race Director

Lynn Haddock
National Technical Director

Neal Strickland
Regional Race Director
Brand Development

Alexis Kutscher
CFO/Event Director

John Motley
National Tech Director Emeritus

Carolyn Adams
Regional Technical Director

Tony Leone
Technology
Product Development

REGIONAL DIRECTORS

California ProKart Challenge
Tom Kutscher
info@superkartsusa.com
(951) 491-0808

Texas Sprint Racing Series
Brittany Lobaugh
info@texassprintseries.com
(805) 304-6003

Maui ProKart Challenge
Art Gumpfer
art.gumpfer@gmail.com
(808) 283-7839

SUPERKARTS! USA

REGLAS Y REGULACIONES

TABLA DE CONTENIDO

000 ULTIMAS ACTUALIZACIONES

100 POLÍTICAS OPERATIVAS

- 101** General
- 102** Inscripciones
- 103** Participantes
- 104** Seguridad
- 105** Eligibilidad del conductor
 - 105.3 Criterio de edad
- 106** Equipo de seguridad del piloto
 - 106.2 Cascos
 - 106.9 Protector de pecho
- 107** Accidentes
- 108** Accion Disciplinaria
- 109** Protestas
 - 109.2 Plazo de Protesta
 - 109.4 Tarifa de Protesta
 - 109.6 Protestas de PBB
- 110** Apelamiento en Evento Nacional

200 CATEGORÍAS OFICIALES Y ESPECIFICACIONES

- 201** Resumen De Categorías
- 202** Especificaciones

250 PROCEDIMIENTOS TÉCNICOS PREVIOS A LA CARRERA

- 251** Formato de inspección previo a tec
- 252** Etiquetado de chasis
- 253** Sello de motor
- 254** Recogida de neumáticos de carrera

300 NORMAS PARA VEHÍCULOS

- 301** General
- 302** Seguridad
- 303** Chasis y components de Chasis
- 304** Push Back Bumper (PBB)
- 305** Frenos

300 NORMAS PARA VEHÍCULOS

- 306** Neumaticos / Ruedas
- 307** Varios

400 NORMAS DE MOTORES

- 401** Todas las categorías
 - 401.7 Reparacion o remplazo de motor
 - 401.9 Procedimiento de medición CCV
 - 401.10 Medición del squish
- 402** Especificaciones de motor SWIFT, KA100, X30, SSE
- 403** Especificaciones de motor KZ
- 404** Especificaciones Honda Shifter
- 405** Reclamo de motor

600 OPERACIÓN DEL EVENTO

- 601** Oficiales de Carrera
- 602** Procedimiento de Carrera
 - 602.8.2 Procedimiento de la zona de arranque
 - 602.11.1 Reinicio Completo
- 603** Formato del evento
 - 603.5 Banderas
 - 603.7 Multas Procesales
- 604** Formato del evento
 - 604.1 General
 - 604.2 Seguridad
 - 604.3 Calificacion
 - 604.4 Inicio de Carrera
 - 604.5 Competencia

800 FOTOS E ILUSTRACIONES

- 801** Instalacion del sellos de chasis
- 802** Sello de Motor Mini, KA100/X30 SR
- 803** Fotos de motores (varios)

1000 ULTIMAS ACTUALIZACIONES (ARCHIVO)

SUPERKARTS! USA

REGLAS Y REGULACIONES

000 ÚLTIMAS ACTUALIZACIONES

12/04/2025

201.1 (revisado)	Número de kart Pro X30 cambiado a 300-399
303.4 (revisado)	Reparación o reemplazo de chasis: El reemplazo de un chasis dañado requiere la aprobación previa del Director Técnico del evento. El chasis de reemplazo debe ser de la misma marca, fabricante y modelo. El Director Técnico del evento podrá designar a un especialista en reparación de chasis para su inspección. La aprobación final recae en el Director Técnico del evento. De ser aprobada, el competidor recibirá una penalización en la siguiente sesión de competencia. El reemplazo de chasis no autorizado conllevará una penalización. Solo se permite un cambio de chasis por ronda (incluidas las Super Nacionales).
402.1 (revisado)	Todas las especificaciones de los motores deberán cumplir con los enlaces PDF del sitio web de SKUSA y las reglas que se indican a continuación. El objetivo principal de la clase es utilizar los motores tal como los suministra el fabricante, sin modificar ni sustituir componentes. Todo el equipo suministrado de fábrica debe estar en pleno funcionamiento, salvo que se especifique lo contrario. Todos los motores utilizados en las competiciones de SKUSA, excepto el KZ, deben ser modelos estadounidenses vendidos originalmente en EE. UU. Enlaces a los PDF de especificaciones de motores: superkartsusa.com/rulebook.html
402.2.1 (revisado)	Carburadores: Se permite agregar una brida a las agujas de afinación para reducir el movimiento.
402.2.3 (revisado)	Caja de aire/Silenciador de entrada: Se puede quitar la rejilla de fábrica sobre los tubos de entrada.
402.3.1 (actualizado)	Montaje: Se deben fijar de una de las siguientes maneras: (1) Caja IAME de fábrica y correa de velcro con una brida de 175 lb, o (2) Caja de batería de repuesto con un mínimo de dos bridales de 175 lb, al menos una de las cuales se instala alrededor del chasis.
402.3.2 (agregado)	Botones de arranque/parada: Los botones de arranque y parada de seguridad deben estar presentes y funcionando. Los soportes de montaje y seguridad suministrados de fábrica deben estar instalados.
402.14 (revisado)	Tiempo de encendido - KA100: 0,106"- 0,120" BTBC Máx.

SUPERKARTS! USA

REGLAS Y REGULACIONES

100 POLÍTICAS OPERATIVAS

101 GENERAL

- 101.1 Espíritu e intención:** "¡Si este libro no dice que puedes, no puedes!" Las pautas ofrecidas en esta publicación están sujetas al término "Espíritu e intención" y se aplican a los aspectos técnicos de las carreras de karts, así como a las acciones de los conductores y miembros del equipo. En este libro, "deberá" es obligatorio y "podrá" es permisivo. Se espera que todos los participantes respeten el "Espíritu e intención" de estas reglas. Estas son pautas para una competencia justa y equitativa. No son base para "leer entre líneas" con el fin de eludir la intención. ¡Superkarts! USA (en adelante SKUSA) no tiene intención de verse comprometido por litigios internos. La interpretación final de estas reglas corresponde a SKUSA, no al competidor. Si usted es el tipo de persona que intenta encontrar lagunas jurídicas, entonces es imperativo que reevalúe su participación con SKUSA. La cláusula de "Espíritu e intención" permite que el director de carrera, a su entera discreción, tome decisiones oportunas y resuelva disputas. Si está contemplando una tarea técnica que no se aborda directamente en estas reglas, comuníquese con el Director Técnico Nacional para asegurarse de que sea legal y esté permitida.
- 101.2 Descargo de responsabilidad sobre las reglas:** Estas reglas regirán todos los eventos de SKUSA y, al participar en estos eventos, se considera que todos los participantes han entendido y cumplido con estas reglas. Ninguna garantía de seguridad expresa o implícita resultará de la publicación o del cumplimiento de estas reglas y regulaciones. Están destinados a ser una guía para la conducta del deporte y de ninguna manera son una garantía contra lesiones o muerte de los participantes, espectadores u otras personas.
- 101.3 Revisiones de las reglas:** las revisiones posteriores a esta impresión se resaltarán y publicarán en el sitio web www.superkartsusa.com. Dichas revisiones reemplazan las secciones relacionadas de este documento. Si bien se hará todo lo posible para proporcionar un aviso de 30 días sobre un cambio de regla, puede ser necesario implementar los cambios más rápidamente. La fecha de implementación de cualquier cambio se indicará claramente. Cualquier cambio en las reglas entra en vigencia de inmediato a menos que se indique lo contrario. Depende de los competidores familiarizarse con las últimas reglas antes de asistir a un evento autorizado por SKUSA.
- 101.4 Deslinde de responsabilidad sobre consumibles:** SKUSA se reserva el derecho de realizar cambios en los productos proporcionados al competidor (por ejemplo, neumáticos, combustible, etc.). SKUSA hará todo lo posible para proporcionar un aviso razonable de dichos cambios.
- 101.5 Exención de responsabilidad:** Todos los conductores deberán firmar una exención de responsabilidad antes de participar en cualquier evento de SKUSA. El participante y/o conductor, al enviar el formulario de inscripción para cualquier evento de SKUSA, acepta eximir a SKUSA, junto con sus propietarios, herederos, cesionarios, funcionarios, representantes, agentes, empleados y miembros, de toda responsabilidad. Esto incluye, entre otros: lesiones a personas, propiedad, empleados y/o reputación que pueda sufrir dicho participante o conductor; de todos los reclamos por dichas lesiones a las partes enumeradas anteriormente que surjan o sean resultado del evento contemplado en el formulario de inscripción; o causado por cualquier construcción o condiciones de la sede en el que se lleva a cabo el evento.
- 101.6 Formulario de consentimiento de los padres:** Es obligatorio que el padre o tutor legal de cualquier menor que estará en cualquier área restringida complete el "Consentimiento de los padres, exención y exención de responsabilidad, asunción de riesgo y acuerdo de indemnización" antes de que se le permita participar, participar o asistir a un evento de SKUSA.

102 INSCRIPCIONES

- 102.1 **102.1 Inscripción oficial:** El piloto es la inscripción oficial en un evento de carreras de SKUSA. Ese piloto puede inscribir y competir sólo con un chasis por clase en un evento, y no habrá sustituciones de chasis sin el permiso del Director Técnico. El chasis del kart es oficial una vez que se lanza la primera bandera verde competitiva (clasificaciones, primera manga, etc.) sobre ese chasis del kart.
- 102.2 **102.2 Inscripción de Chasis:** Un chasis de kart solo puede tener un participante compitiendo con él por clase. Un kart y un conductor pueden inscribirse en más de una clase, pero sólo si el kart y el conductor cumplen con todos los requisitos de todas las clases inscritas.
- 102.3 **102.3 Pilotos sustitutos:** No se permiten pilotos sustitutos una vez que ha comenzado la primera sesión de competición cronometrada.

103 PARTICIPANTES

- 103.1 **103.1 Conductores y miembros del equipo:** Cualquier persona que ingrese al área de boxes en una carrera autorizada, afiliada o asegurada por SKUSA, incluido el equipo de boxes, los funcionarios de la pista, el personal técnico u otro personal, DEBE firmar la "Liberación y exención de responsabilidad, asunción de riesgo y Acuerdo de indemnización" y estar en posesión de las credenciales adecuadas antes de participar en la preparación de la carrera. El incumplimiento por parte de cualquiera puede resultar en descalificación, suspensión u otra acción que el Director de carrera u otros funcionarios de SKUSA consideren apropiada. SKUSA está, siempre, facultada para determinar el número de personas por entrada a las que se les puede permitir el acceso al área de boxes.
- 103.2 **Conducta de conductores y miembros del equipo:** Cada participante deberá comportarse con los más altos estándares de comportamiento y espíritu deportivo. Las acciones de los participantes no perjudicarán la reputación de SKUSA. SKUSA puede revocar el permiso, que se le haya otorgado a cualquier individuo, por mala conducta o incumplimiento de estas regulaciones de competencia, o por desobediencia a las órdenes de un oficial de carrera. Dicha revocación de privilegios puede dar lugar a la expulsión del área de boxes y/o de la propiedad de la pista. El conductor es responsable de las acciones de su equipo de boxes en todo momento. Las acciones disciplinarias tomadas contra el equipo de boxes podrán imponerse tanto al equipo de boxes como al participante/piloto registrado. Ninguna persona que no sea el conductor registrado y con licencia puede conducir un kart en la pista por ningún motivo. El incumplimiento puede resultar en sanciones o en la descalificación del evento en cuestión o de eventos futuros.

104 SEGURIDAD

- 104.1 **Intención:** La seguridad es la principal preocupación de SKUSA en todos sus eventos autorizados o afiliados. Los métodos de operación, vehículos, instalaciones de pistas y prácticas de competencia están bajo revisión constante para proteger a todos los participantes y reforzar los estándares de seguridad del deporte.
- 104.2 **Descargo de responsabilidad:** Las carreras de karts tienen ciertos riesgos inherentes. Cada competidor asume esos riesgos cuando participa en un evento. Si bien todos los involucrados, incluidos conductores, miembros del equipo, funcionarios, promotores y SKUSA, han tomado medidas para reducir el riesgo de lesiones graves o muerte, el riesgo no se puede eliminar y siempre estará presente en un alto nivel. Aunque la seguridad es una preocupación de todos, SKUSA no puede ni es responsable de todos o incluso de la mayoría de los aspectos del esfuerzo de seguridad. Esa responsabilidad recae en los distintos participantes en el evento(s) de la siguiente manera:
- 104.2.1 **Responsabilidad del promotor:** El promotor del evento es directa y finalmente responsable de garantizar que las instalaciones de la carrera sean adecuadas, incluido el personal y el equipo de seguridad para el evento, tanto con el fin de prevenir lesiones cuando sea razonablemente posible como para responder a las lesiones cuando ocurran. El promotor del evento es además responsable de garantizar que las condiciones en las instalaciones de carreras se mantengan de

manera razonable para reducir el riesgo de lesiones.

- 104.2.2 Responsabilidad de SKUSA:** Los empleados y representantes de SKUSA, cuando estén presentes en un evento, deberán informar al promotor de cualquier deficiencia en las instalaciones, personal y equipo de seguridad, u otras condiciones en la pista que (a) observen y (b) consideren, a su mejor juicio, que son incompatibles con el interés de la seguridad. Sin embargo, en general, los empleados y representantes de SKUSA no están presentes en los eventos con suficiente frecuencia como para hacer declaraciones o garantías de seguridad a ningún competidor u otra persona. Como resultado, SKUSA no puede ni asume la responsabilidad de garantizar la adecuación, a efectos de seguridad, de las instalaciones de carreras, personal o equipo de seguridad, o condiciones en la pista. El promotor y los competidores son los únicos y últimos responsables de dichos asuntos en todos los eventos de SKUSA. SKUSA se reserva el derecho de cancelar, reprogramar o retrasar una carrera a su exclusivo criterio si la seguridad de los competidores, espectadores, miembros del equipo o miembros del personal está en riesgo por cualquier motivo.
- 104.2.3 Responsabilidad de los competidores:** Los competidores están más cerca de las instalaciones de la carrera, las condiciones de la pista, el personal y el equipo de seguridad que los funcionarios de SKUSA o el promotor y, por lo tanto, están en mejores condiciones de monitorear las condiciones de la pista de manera continua. Por lo tanto, los competidores están obligados a inspeccionar, observar e informar rápidamente al Director de carrera cualquier deficiencia en las instalaciones, el personal, el equipo o las condiciones en la pista antes, durante y después de cada evento. Todos los competidores tienen derecho a retirarse de un evento por motivos de seguridad, ya sean reales o percibidos. Los competidores también son única y directamente responsables de la seguridad de sus karts y equipos de carrera y están obligados a realizar sus funciones (ya sea como propietario del vehículo, conductor o miembro del equipo) de una manera diseñada para minimizar en la máxima medida posible el riesgo de lesiones, o la muerte para ellos mismos y para los demás. Ni SKUSA ni el promotor asumirán ninguna responsabilidad por la seguridad o el cumplimiento técnico del kart de carrera y/o del equipo de carrera de un competidor.
- 104.2.4** El incumplimiento de los competidores, mecánicos, miembros del equipo u otros asistentes de seguir las instrucciones de los funcionarios de SKUSA puede resultar en sanciones para el conductor afiliado como se indica en la Sección 604.1, así como en una posible expulsión del evento para el infractor.
- 104.3 104.3 BEBIDAS ALCOHÓLICAS:** Ningún conductor, participante o miembro de la organización puede consumir alcohol hasta que hayan terminado todas las prácticas, clasificaciones o carreras del día. Queda prohibido el consumo de bebidas embriagantes en los boxes, en la sede o instalaciones aledañas por parte de cualquier participante durante la competición el día de la carrera. Ningún funcionario podrá consumir alcohol hasta que haya completado sus deberes del día. Cualquier persona que haya consumido alcohol el día de un evento, excepto después de la conclusión de sus actividades, no podrá participar ese día, podrá ser excluido del evento y podrá ser penalizado según se especifique. El alcohol no puede consumirse en boxes hasta que concluyan todas las actividades del día en la pista. Después de que la pista esté cerrada por ese día, se aplicarán las reglas de la pista(instalaciones y las leyes locales que rigen el uso de alcohol).
- 104.4 NARCÓTICOS, DROGAS PELIGROSAS Y OTRAS SUSTANCIAS QUE ALTERAN EL ESTADO DE ÁNIMO:** Está prohibido el uso de narcóticos y todas las sustancias ilegales en un evento autorizado por SKUSA. Esto incluye cualquier sustancia controlada de la Lista Federal 1 (incluida la marihuana) u otras drogas que afecten la capacidad del participante para participar de manera segura en el evento o que de otro modo puedan afectar negativamente la seguridad o integridad del evento. Cualquier participante del evento que muestre evidencia de estar bajo la influencia o viole esta prohibición no participará en el evento y podrá ser descalificado, sujeto a suspensión, expulsado de las instalaciones inmediatamente o incluso entregado a las autoridades locales. No se permitirá a ningún competidor, miembro de la

organización u otras personas relacionadas dentro de los límites de un evento autorizado por SKUSA mientras se encuentre bajo la influencia de cualquier sustancia comúnmente considerada de naturaleza que altera la mente o el estado de ánimo y que no esté recetada por un médico autorizado. Cualquier competidor con licencia o miembro de SKUSA que se considere bajo tal influencia también está sujeto a una prohibición inmediata y permanente por parte de la organización. Cierta prescripción y los medicamentos sin receta también pueden afectar el rendimiento, por lo que se debe consultar a la autoridad médica competente antes de utilizar dichos medicamentos y participar en el evento. Como condición para continuar participando y/o reteniendo cualquier licencia de SKUSA, es posible que se le solicite al participante que se someta a los procedimientos de prueba que SKUSA pueda establecer a su entera discreción. La falta o negativa a someterse a dichas pruebas se considerará una violación de las prohibiciones anteriores. Sin embargo, SKUSA no asume ninguna obligación ni deber de establecer dichos procedimientos de prueba y/o de probar a los participantes de forma aleatoria o en un caso específico. Todos los conductores son responsables de la conducta de su equipo y familia. SKUSA no asumirá ninguna carga de la prueba en su determinación. En ningún caso la prescripción constituirá defensa por mal uso o mala conducta. Esta es una política de "**cero tolerancia**".

105 ELEGIBILIDAD DEL CONDUCTOR

- 105.1 HABILIDAD:** Todos los conductores deberán demostrar su capacidad de conducción a satisfacción de los oficiales de carrera durante el período de práctica obligatorio antes de que se les permita competir por completo. El director de carrera tiene la autoridad para retirar a un participante de competir en un evento. Cualquier conductor que no pueda mantener una velocidad dentro del 107% del tiempo más rápido registrado en cada una de las sesiones de práctica cronometradas obligatorias puede estar sujeto a exclusión. En tales casos, la tarifa de inscripción podrá reembolsarse total o parcialmente a exclusivo criterio de los oficiales de la pista. La intención no es prohibir a un conductor sino garantizar la seguridad de todos los conductores.
- 105.2 LICENCIA:** Todos los conductores de competición deben tener una licencia de competición SKUSA del año en curso o temporal/de un solo evento. Sólo los conductores con licencia SKUSA acumularán puntos de competición. Todos los puntos dependerán de que el conductor tenga licencia en el año en curso, así como de que esté en "regla" para el año en curso tanto con SKUSA como con su organismo sancionador de carreras de karts nacional/local antes de asistir a un evento de SKUSA.
- 105.3 CRITERIOS DE EDAD:** La edad mínima para competir en un evento SKUSA depende de la clase en la que el piloto desea competir. En ningún caso ningún conductor podrá ser menor de 4 años sin al menos un año de experiencia comprobable en carreras. La "edad de carrera" de un piloto es su edad el 1 de enero. Si serán elegibles para la siguiente clase superior en el mismo año calendario, podrán "ascender" en cualquier momento durante la temporada. La edad del solicitante es sólo una parte de los requisitos del solicitante de conductor. Se requiere una copia certificada del acta de nacimiento, licencia de conducir o pasaporte del conductor que muestre la fecha de nacimiento del conductor para verificar la elegibilidad para la clase.
- 105.3.1 Ascenso:** Una vez que un piloto compite en la siguiente categoría de edad superior en cualquier evento autorizado por SKUSA, en cualquier nivel, continuará compitiendo en esa categoría de edad en eventos autorizados por SKUSA y ya no podrá competir en la categoría inferior. Se podrá permitir un período de prueba de una carrera para determinar la idoneidad del competidor para el siguiente nivel. Es importante tener en cuenta que SKUSA cree en clases apropiadas para la edad sin utilizar lastre excesivo.
- 105.3.2 Exenciones de edad:** Ocasionalmente, SKUSA puede considerar una exención para permitir que un competidor corra en una clase de edad que no se ajusta a la regla publicada. Estas excepciones se otorgarán de forma individual y pueden tener en cuenta: tamaño del conductor, experiencia del conductor y condiciones de clase locales. Una condición adicional será la cantidad de lastre necesario para participar en la clase. En todo momento la seguridad será el factor decisivo.

105.3.3 SKUSA se reserva el derecho de mover a cualquier competidor hacia arriba o hacia abajo en una clase cuando la seguridad o la equidad sean motivo de preocupación.

105.4 CONDICIÓN MÉDICA DE LOS COMPETIDORES: Los competidores tienen prohibido participar en cualquier evento autorizado por SKUSA si su condición física o mental hace que sea inseguro hacerlo. Esta restricción se aplica tanto a las sesiones de práctica como a las de competición. Las condiciones médicas incluyen personas que toman medicamentos que pueden afectar su agudeza física o mental, personas con condiciones físicas debilitadas, personas bajo cuidado médico por enfermedades físicas o mentales, o personas con cualquier condición física o discapacidad que pueda poner en peligro su seguridad y la seguridad de los demás, incluidos, entre otros, embarazo, problemas cardíacos o neurológicos, ataque cardíaco, cirugía cardíaca, accidente cerebrovascular, pérdida del conocimiento, convulsiones, cirugía mayor o diagnóstico de cáncer. SKUSA no es responsable de las lesiones, muerte u otros problemas sufridos por conductores con cualquier condición médica. Si el conductor experimenta un cambio en su condición médica, o busca atención médica en o durante un evento, que pueda afectar su aptitud para participar, debe notificar a SKUSA sobre el cambio en su estado médico y suspender hasta que su médico lo examine y apruebe su regreso. De no hacerlo podría resultar en una descalificación del evento.

105.4.1 Si un competidor rechaza el transporte al hospital después de haber sido atendido por los médicos en el lugar, no se le permitirá continuar compitiendo ese día hasta que un médico le proporcione la autorización médica.

106 EQUIPO DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR

106.1 Todo el equipo de seguridad del conductor debe usarse en todo momento mientras esté en la pista. El participante tiene la responsabilidad final en todo momento de garantizar la seguridad de su propio equipo de seguridad y el cumplimiento de las reglas, regulaciones y acuerdos de SKUSA. El equipo deberá estar en buenas condiciones y libre de defectos, agujeros, grietas, deshilachados, etc. Al no cumplir con las reglas adecuadas del equipo de seguridad, los participantes pueden estar sujetos a medidas disciplinarias como se define en la **Sección 108**.

106.1.1 Se pueden realizar controles aleatorios en cualquier momento durante un evento. A exclusivo criterio de los oficiales de carrera de SKUSA, las violaciones de seguridad podrían resultar en un requisito de corrección y/o una penalización.

106.1.2 Independientemente de la parte del día, parte del evento o parte de la temporada en la que se identifique que el equipo de seguridad que no cumple, seguirá siendo no permitido y está sujeto a penalización.

106.2 Cascos: Todos los cascos deben cumplir con uno de los siguientes estándares:

SNELL FOUNDATION SPECIFICATIONS	EXPIRATION
K, M, SA 2020	12/31/2030
K, M, SA 2015	12/31/2026
CMS or CRM 2016 (youth)	12/31/2026
K, M or SA 2010	12/20/2021 (expired)
SFI SPECIFICATIONS	EXPIRATION
24.1/2021 (youth)	12/31/2031
24.1/2020 (youth)	12/31/2030
31.1/2020 or 41.1/2020	12/31/2030
24.2/2015 (youth)	12/31/2025
31.1/2015 or 41.1/2015	12/31/2025
24.1/2013 (youth)	12/20/2024 (expired)

31.1/2013 or 41/1/2013	12/20/2024 (expired)
41.1/2013	12/31/2023 (expired)
24.1/2010 (youth)	12/20/2021(expired)
31.1/2010 or 41.1/2010	12/20/2021(expired)
FIA SPECIFICATIONS	EXPIRATION
8860-2010	Expires 10 years from date of manufacture.
8860-2018 or 8860-2018-ABP	

Aunque la norma sobre cascos juveniles no especifica un rango de edad preciso, los cascos están destinados a niños; Los conductores adultos deben seleccionar un casco que cumpla con uno de los otros estándares.

- 106.3 Guantes:** Deben estar fabricados para carreras y poseer una mejora de agarre relacionada con las carreras, además de ofrecer un grado de resistencia a la abrasión.
- 106.4 Trajes de conducción:** Deben estar fabricados para carreras de karts y cumplir con el nivel 2 de CIK actual. Los trajes deben tener la longitud suficiente para cubrir toda la pierna y el tobillo cuando esté sentado en la posición de conducción. Ninguna parte de la pierna o del tobillo podrá quedar expuesta mientras se encuentre en el puesto de conducción. No se permiten chaquetas ni jeans.
- 106.5 Calzado:** Deben ser zapatos fabricados para carreras. Ninguna parte de la pierna o del tobillo podrá quedar expuesta mientras se encuentre en el puesto de conducción.
- 106.6 Collarín:** A partir del 1 de enero de 2011, los collarines solo son obligatorios para las categorías junior de SKUSA (incluidos S5, Micro Swift, Mini Swift, X30 Junior y KA100 Junior), y ahora son opcionales para las categorías senior (incluido Kz 1, Kz 2, X30 Senior, X30 Master, KA100 Senior y KA100 Master). Debe estar fabricado para carreras, debe incluir un inserto de espuma como se diseñó y produjo originalmente y es obligatorio para todas las actividades "en la pista". El collarín Leatt y el Valhalla 360 son aceptables como alternativas a los collarines estándar. Los collarines modificados, incluida la eliminación o modificación del inserto de espuma, se encuentran en "No cumple". NOTA: Cuando se aprueben los collarines aprobados por SFI, se volverán obligatorios en una fecha anunciada en el sitio web de SKUSA.
- 106.7 Pérdida o falta de collarín:** La pérdida o falta de un collarín en el recorrido (en las clases obligatorias requeridas) resultará en una bandera NEGRA.
- 106.8 Protectores de costillas:** Estos artículos de protección son altamente recomendados pero NO se consideran obligatorios. Las fuerzas laterales generadas en las carreras de karts son una preocupación seria y se insta a todos los competidores de SKUSA a considerar este dispositivo de protección.
- 106.9 Protectores de pecho:** Todos los conductores de Micro y Mini Swift o menores de 12 años deben usar un protector de pecho aprobado por SFI. Además, también están homologados los Bengio AB-7, OMP KS-1 Pro y todos los demás protectores de pecho/costillas homologados FIA 8870-2018. Estándares de protectores pectorales SFI: Edades hasta 8 años: 20,1/1. Edades 9-12: 20,1/2.
- 106.10 Beber agua antes del pesaje:** Si lo autoriza previamente el Director de Carrera, se permite beber agua de una botella de plástico transparente (máximo 500 ml/16,9 oz) en el área de la báscula antes de pesar.
- 106.11 Cabello largo:** No podrá quedar cabello fuera del casco. Se debe utilizar una balaclava o algún otro método para sujetar el cabello. Cualquier cabello expuesto resultará en una bandera negra.

107 ACCIDENTES

- 107.1** Los oficiales de carrera y el personal médico de emergencia son las únicas personas autorizadas a estar en la pista después de que haya ocurrido un accidente. Las excepciones a esto quedan a discreción del director de carrera. Si un menor está involucrado en un incidente y parece herido, los funcionarios de SKUSA solicitarán la presencia de un parent o tutor legal.
- 107.2** Los karts involucrados en un accidente pueden estar sujetos a inspección por parte de oficiales.

- 107.3** El personal médico examinará a cualquier conductor que sufra una lesión.
- 107.4** Cualquier kart y piloto involucrados en un accidente continuarán únicamente con la aprobación del Director de Carrera.
- 107.5** El Director Técnico aprobará cualquier reparación de un kart dañado.
- 107.6** Los daños importantes que resulten en la necesidad de cambiar el chasis del kart SÓLO se realizarán con la aprobación del Director Técnico Principal.

108 ACCION DISCIPLINARIA

- 108.1 Autoridad del Director de Carrera:** La interpretación y aplicación de las Reglas SKUSA por parte del Director de Carrera será definitiva en un evento. Las sanciones por infracciones se determinan en función de la gravedad de la infracción y de los efectos sobre la equidad de la competición, el desarrollo ordenado del evento y el interés del karting. Sólo la Junta de Apelaciones puede invalidar al Director de Carrera. El poder de restablecer un privilegio de conductor suspendido o revocado recae únicamente en la Junta de Apelaciones y se basará en la gravedad de la infracción de las reglas y/o la gravedad del acto u omisión.
- 108.2 Definiciones:** Aunque puede haber confusión entre las siguientes descripciones de conducción y conducta personal en un evento de SKUSA, las siguientes definiciones son una guía para la conducta del conductor y la conducta de los participantes (para cualquier persona que asista a un evento de SKUSA):
 - 108.2.1 Descuidado:** Apartarse del estándar de un conductor razonablemente prudente y competente y/o de una conducta personal razonable.
 - 108.2.2 Imprudente:** Realizar un acto u omisión que crea un riesgo obvio y grave para otros sin la debida consideración de las consecuencias.
 - 108.2.3 Peligroso:** Realizar un acto u omisión que crea un riesgo obvio y grave para otros y sin tener en cuenta deliberadamente las consecuencias.
- 108.3 Notificación de sanción:** **si a un conductor se le impone una sanción, se publicará en la aplicación SKUSA, visible desde dispositivos móviles. Se puede ver una vez finalizada la sesión y antes de la siguiente sesión de parrilla.** Las penalizaciones se publican en la parte inferior de los resultados, en la sección de anuncios. Los conductores también pueden ser notificados en el área Post-Tech y presentándoles un formulario de notificación de penalización. En caso afirmativo, se podrá solicitar al conductor que firme el reconocimiento de la sanción; sin embargo, la firma no significa estar de acuerdo con la pena. Si un conductor no está de acuerdo con una sanción, tiene derecho a presentar una protesta (sujeta a las reglas de protesta aquí establecidas). Incluso si al conductor no se le presenta una notificación por escrito de una sanción, NO significa que no haya sanciones en esa sesión.
 - 108.3.1** **Debido a la reciente pérdida de la plataforma RaceHero, usaremos nuestro canal de WhatsApp para publicar los resultados. Encontrará enlaces y códigos QR en nuestro sitio web y en la programación de eventos.**
- 108.4 Lista de sanciones:** las sanciones específicas por infracciones o violaciones de las reglas se enumeran en la sección 604.
- 108.5 Definiciones de penalización:**
 - 108.5.1 "Al fondo de todo el grupo":** incluidas, entre otras, infracciones técnicas menores y cortes de pista atroces. Si son múltiples en una sesión, ordenados en el orden en que terminaron en la pista. Se evalúa después de que ya se hayan aplicado las sanciones. En caso de múltiples causas para el traslado al último lugar de la clase, el Director de Carrera y el Director Técnico determinarán la correcta aplicación de las penalizaciones.
 - 108.5.2 Descalificado de la sesión:** incluidas, entre otras, infracciones técnicas flagrantes, infracciones de neumáticos, problemas de conducta, no pesarse después de la carrera o la clasificación, etc. No se otorgan puntos.

- 108.5.3 Excluidos:** infracciones técnicas flagrantes/manipulación de sellos, intentos flagrantes de hacer trampa/obtener ventaja, mala conducta flagrante hacia otros competidores/funcionarios. Excluido de todas las sesiones de una ronda o evento, sin puntos. Se pueden aplicar sanciones o libertad condicional adicionales.
- 108.5.4 Amonestación:** Una amonestación formal de que una acción o comportamiento de un participante es inaceptable para SKUSA.
- 108.5.5 Prueba:** Una penalización contra privilegios específicos del participante que resultaría en un período de prueba.
- 108.5.6 Suspensión:** Una penalización contra privilegios específicos de los participantes que resultaría en la eliminación de la capacidad del participante para participar en eventos de SKUSA por una cantidad de tiempo específica, que será reservada por SKUSA.
- 108.6 108.6 Suspensión:** En el caso de un conductor suspendido de la competencia SKUSA, la duración de la suspensión queda a discreción de la Oficina Nacional de SKUSA y/o la Junta de Apelaciones.
- 108.7 Conducta Fuera de Pista**
- 108.7.1** Si el director de carrera o el funcionario de SKUSA determina que el acto u omisión de un participante constituye una amenaza al desarrollo ordenado del evento, ese funcionario de SKUSA puede tomar acciones temporales de emergencia contra el participante. Dicha acción de emergencia puede incluir la expulsión de las instalaciones, la suspensión de la competencia u otra acción que se considere necesaria para eliminar la amenaza creada por el miembro o no miembro. Cualquier funcionario de SKUSA que tome dicha acción temporal debe notificar al Director de Carrera inmediatamente.
- 108.7.2** Los conductores, miembros del equipo e invitados de los competidores serán siempre responsables de su propia conducta. Cualquier infracción cometida por un miembro del equipo o un invitado también puede ser imputable al conductor.
- 108.7.3 Interacción entre el Competidor y los Oficiales:** Todas las inquietudes o disputas de los conductores y/o miembros de la organización, mecánicos o propietarios de karts se llevarán al Director de Carrera. Si otros funcionarios van a ser parte en la resolución de disputas, quedará a discreción exclusiva del Director de Carrera. Cualquier acción inapropiada dirigida a cualquier oficial por partes que representen a un competidor (incluido el conductor) deberá someter al conductor a medidas disciplinarias.
- 108.7.4** No se tolerarán arrebatos de naturaleza ruidosa y vulgar y/o el incumplimiento de las instrucciones de cualquier Representante de SKUSA. Esto se aplica particularmente durante la ejecución de un evento mientras el conductor está lejos de su boxes. La responsabilidad también se extiende a la realización en el área local de un evento o función relacionada (por ejemplo, banquetes, seminarios, eventos televisados, etc.), incluidos moteles, hoteles, restaurantes o cualquier área pública o privada. Dicha conducta será tratada con "**TOLERANCIA CERO**".
- 108.7.5** Cualquier incidente de este tipo puede resultar en la pérdida de puntos de la serie por parte del conductor asociado. Los incidentes flagrantes resultarán en la descalificación del conductor asociado y la expulsión del infractor. Cualquier conducta de este tipo dirigida específicamente a un oficial resultará en la descalificación inmediata del conductor asociado. Se puede evaluar una deducción adicional de puntos de la serie, dependiendo de la gravedad. Cualquier amenaza física dirigida a un funcionario **RESULTARÁ** en una **SUSPENSIÓN** mínima de **UN AÑO** de cualquier evento de **SKUSA**. La licencia SKUSA del participante asociado será revocada y no se considerará la solicitud de renovación durante al menos 12 meses.
- 108.7.6 Redes sociales:** Ocasionalmente pueden surgir diferencias de opinión con respecto a las reglas y regulaciones de SKUSA, decisiones de los funcionarios del evento o políticas del evento. Sin embargo, la comunicación y discusión de estas diferencias deben manejarse directamente entre las partes involucradas. Transmitir estas diferencias en sitios de redes

sociales (como Facebook o Twitter) puede resultar en medidas disciplinarias, incluida la pérdida de la capacidad de participar en eventos de SKUSA.

- 108.7.7 Amenaza de acción legal:** cualquier competidor, parent, tutor legal o participante general de un evento que amenace o emprenda acciones legales contra SKUSA o cualquiera de sus agentes o personal, será expulsado del evento y suspendido de su futura participación en Eventos autorizados por SKUSA.

108.8 Infracciones Diversas

- 108.8.1** Cualquier piloto, en opinión del Director de Carrera y/o Técnico, que compita con equipo que no cumple con las normas para defraudar a los oficiales u otros competidores mediante dicha modificación, está sujeto a suspensión y pérdida de todos los puntos y premios durante toda la temporada. Dicha penalización se aplicará en el evento y está sujeta a las reglas de protesta y apelación de SKUSA. Esto se aplica a cualquier persona que actúe o permita que una persona o un kart que se sabe o se cree razonablemente que no es elegible, que no está debidamente inscrito o no tiene credenciales para participar en un evento. No se tolerará actuar de forma fraudulenta o perjudicial para los intereses de SKUSA o para el deporte del kart.
- 108.8.2** Cualquier participante que corra en un evento autorizado o afiliado a SKUSA sin ser el piloto registrado estará sujeto a medidas disciplinarias.
- 108.8.3** Cualquier conductor que falsifique su edad en su solicitud de membresía de SKUSA para cumplir con los requisitos de edad está sujeto a suspensión.
- 108.8.4** Está prohibido el consumo de bebidas embriagantes en los boxes, en el circuito o en las instalaciones aledañas por parte de cualquier participante durante la competición el día de la carrera. Después de que la pista esté cerrada por ese día, se aplicarán las reglas de la pista/installaciones y las leyes locales que rigen el uso de alcohol. Está prohibido el uso de narcóticos y todas las sustancias ilegales. Cualquier participante del evento que muestre evidencia de estar bajo la influencia de cualquiera de los antes mencionados será descalificado, sujeto a suspensión y expulsado de las instalaciones inmediatamente.
- 108.8.5** Cualquier piloto cuyo kart, o equipo relevante asociado, sea rechazado en la inspección técnica y que luego presente intencionalmente el kart o equipo para la competencia sin haber completado las correcciones requeridas, podrá ser movido a la parte trasera de la competencia.

109 PROTESTAS

- 109.1** Las protestas deben presentarse por escrito, por el competidor que las presenta, en un formulario de protesta aprobado por SKUSA para su consideración. No se pueden presentar protestas por incumplimientos de la competencia. Los formularios de protesta están disponibles a través de un funcionario designado de SKUSA. **Solo** Se considerará cualquier **video oficial convincente** como parte del proceso de protesta. **Los participantes podrán presentar un máximo de (1) protesta por día de competencia.**
- 109.1.1 Consultas al director de carrera:** independientemente de una protesta oficial o del resultado de la investigación, puede perder su derecho a otra protesta para el día.
- 109.2 Plazo de protesta:** Las protestas que involucren especificaciones o conducta de los conductores deben ser presentadas por un participante de la misma clase y deben presentarse al funcionario correspondiente (Comisario de Penalización, Director de Carrera o Director Técnico) por escrito dentro de los 30 minutos posteriores a la publicación de los resultados oficiales en la aplicación SKUSA. **Si se presenta una protesta de "no-call", el plazo de presentación es de 15 minutos. Consulte el artículo 109.8 para obtener más información.**
- 109.3** Las protestas que involucren el equipo de otro competidor deben ser presentadas por escrito por un participante de la clase dentro de los 10 minutos posteriores a la finalización del procedimiento de pesaje. Los conductores que protestan también deben presentar su kart directamente desde la báscula

al área de incautación, ya que su equipo también puede estar sujeto a una inspección completa. Los competidores sólo podrán registrar protestas contra los karts de su propia clase.

- 109.4 Las tarifas de protesta** Se pagará en moneda estadounidense (efectivo). Para eventos regionales (es decir, ProKart Challenge), la tarifa será de \$200,00; en eventos nacionales (es decir, Pro Tour, SuperNationals) la tarifa será de \$300,00, para eventos como SKUSA Mexico la tarifa sera de \$2,500.00 MXN La tarifa debe acompañar cualquier protesta por escrito. La tarifa de protesta se reembolsará en caso de que la protesta se considere válida y se revoque la decisión inicial.
- 109.5 Protestas Técnicas:** Cualquier protesta que involucre elementos técnicos debe presentarse antes de que el componente involucrado sea retirado del área de Inspección Técnica.
- 109.6 Protesta de PBB:** Las protestas PBB están permitidas después de cualquier sesión de competencia. Un video convincente, "listo para reproducir" en la computadora portátil del competidor deberá acompañar el formulario de protesta y la tarifa dentro de la ventana de protesta estándar. Los competidores deberán proporcionar un video de toda la carrera, que podrá revisarse junto con el video propio de SKUSA. El video debe ponerse en cola para reproducirse en el momento del contacto involuntario. Cualquier contacto frontal después de un despliegue involuntario del parachoques, ya sea parcial o total, resultará en la denegación de la protesta.
- 109.6.1** Las protestas de PBB se consideran protestas normales y contarán para su (1) protesta por día de competencia.
- 109.7 Errores y omisiones:** Durante una protesta, el descubrimiento de un error administrativo o la identificación errónea de un kart puede resultar en la anulación de una penalización. En estos casos, esta no contará para la protesta permitida por día.
- 109.8 Protestas por falta de sanción:** Al presentar una protesta por una infracción no sancionada por los oficiales, el competidor debe hacerlo dentro de los 15 minutos posteriores a la publicación de los resultados oficiales. SKUSA citará al otro competidor, quien tendrá 15 minutos para presentarse en la oficina del Comisario de Sanciones. Los oficiales de carrera revisarán cualquier video convincente del incidente, además de las declaraciones de ambas partes. Independientemente de si la protesta resulta en una sanción o no, la decisión será definitiva.
- 109.8.1** No se aceptarán protestas por "Falta de sanción" de competidores que no estén directamente involucrados en un incidente.
- 109.8.2** No se aceptarán protestas por "Falta de sanción" por infracciones técnicas. Consulte la sección **109.3**.

110 APELAMIENTO EN EVENTO NACIONAL

- 110.1** Cualquier apelación deberá presentarse por escrito en un formulario de apelación oficial de SKUSA e incluir una tarifa en efectivo de \$500 USD, que no es reembolsable, independientemente de la decisión. La tarifa por este servicio es para cubrir los costos administrativos y brindar a las partes una resolución rápida, justa y concisa. Los formularios de apelación están disponibles a través de un funcionario designado de SKUSA. **Solo** Se considerará cualquier video **oficial** convincente en el proceso de apelación.
- 110.2** Las apelaciones en eventos Pro Tour, SuperNationals u otros eventos nacionales sancionados por SKUSA que afecten la clasificación final se resolverán antes de la presentación en el podio.
- 110.3** Una apelación que afecte los resultados/clasificación final debe presentarse antes de la presentación del podio. Los resultados de esa clase se considerarán no oficiales y todos los premios serán provisionales hasta que se decida la apelación.
- 110.4** No se podrá presentar ninguna apelación con respecto a la decisión de una carrera a menos que un competidor haya presentado primero una protesta, la cual fue oficialmente denegada.
- 110.5** No se podrá presentar ninguna apelación con respecto a una acción disciplinaria por conducta que no tenga lugar en la pista a menos que la Junta Nacional de Apelaciones reciba la información que respalda la apelación y la tarifa de apelación a más tardar cinco (5) días hábiles después de que se tomó la

acción disciplinaria. Si la apelación solicita una acción con respecto a alguien que no sea o además de la persona que presenta la apelación, dicha otra persona también debe recibir de la Oficina Nacional de SKUSA la información que respalde la apelación dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores a que la Oficina Nacional de SKUSA reciba esa información.

- 110.6** Toda la información que respalte la apelación de la decisión de un evento de carrera y la tarifa de apelación hecha a SKUSA debe ser recibida por la Junta Nacional de Apelaciones, a cargo de la Oficina Nacional de SKUSA, a más tardar cinco (5) días hábiles después del último día del evento en que tuvo lugar la apelación. Si la apelación solicita una acción con respecto a alguien que no sea o además de la persona que presenta la apelación, dicha otra persona también debe recibir de la Oficina Nacional de SKUSA información que respalte la apelación dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores a que la Oficina Nacional de SKUSA reciba esa información.
- 110.7** Si la apelación solicita acción solo con respecto a la persona que presenta la apelación, la Junta Nacional de Apelaciones tomará una decisión final y notificará a esa persona dentro de los treinta (30) días hábiles después de recibir la documentación de la apelación y la tarifa de apelación.
- 110.8** La Junta Nacional de Apelaciones tomará su decisión final y notificará a la persona que presenta la apelación y a todas las demás personas involucradas en la apelación dentro de los treinta (30) días hábiles posteriores a la recepción de la información de la tercera persona.
- 110.9** Si la persona que desea apelar no proporciona un formulario de apelación debidamente completado, la tarifa de apelación y la información de respaldo en el plazo estipulado en esta sección, se denegará la apelación. Si la información solicitada a tercero(s) no se recibe en cinco (5) días hábiles, la apelación se considerará sin ella.
- 110.10** Toda la información y la tarifa de apelación deben realizarse mediante un método mediante el cual el proveedor pueda documentar la fecha de esa disposición. Se pueden utilizar el correo electrónico y el fax.
- 110.11** Cualquiera de los plazos establecidos en esta regla podrá ser modificado previo acuerdo de todas las personas involucradas en la apelación, incluida la Junta Nacional de Apelaciones.
- 110.12** La decisión de la Junta Nacional de Apelaciones será definitiva. Una vez que se haya tomado la decisión final, los resultados se enviarán por correo o electrónicamente a las partes pertinentes.

SUPERKARTS! USA

REGLAS Y REGULACIONES

200 CATEGORÍAS OFICIALES Y ESPECIFICACIONES.

201 RESUMEN DE CATEGORÍAS

- 201.1 Categorías Nacionales EEUU:** Todos los eventos autorizados o afiliados a SKUSA consistirán en clases seleccionadas principalmente de las descripciones a continuación. Comuníquese con su Director Regional o consulte las páginas web de la serie para obtener detalles de clases específicas para su evento. *Se requiere escape de fabrica / restrictor requerido.

CATEGORÍA	MOTOR	LLANTA	EDAD	PESO (LBS)	NUMERACION#
Pro Shifter	KZ	Med	15+	390	10-99
Pro X30	IAME X30 125cc	Med	15+	360	300-399
Master Shifter	IAME SSE 175cc // KZ	Med	30+	405	600-699
Micro Swift	IAME Swift 60cc*	Dura	7-10	220	200-299
Mini Swift	IAME Swift 60cc	Dura	9-13	245	100-199
KA100 Junior	IAME KA100 100cc*	Dura	12-15	320	800-899
KA100 Senior	IAME KA100 100cc	Dura	15+	355	900-999
KA100 Master	IAME KA100 100cc	Dura	30+	390	400-499
KA100 Master (drivers 200 lbs in Racing gear)		Dura	21+	400	400-499
X30 Junior	IAME X30 125cc*	Dura	12-15	320	700-799

- 201.2 Clases de opción local EEUU:** Cada región de SKUSA tiene la opción de ofrecer clases adicionales/alternativas según las circunstancias locales, pero solo si esas clases han sido aprobadas por la Oficina Nacional de SKUSA. Las regiones también tienen la opción de eliminar cualquier clase nacional de SKUSA descrita en este documento, con el mismo requisito. *Se requiere escape de fabrica / restrictor requerido.

LOCAL OPTION CLASSES	ENGINE	TIRE	AGE	WEIGHT (LBS)
S5 Junior	Spec Honda 125cc*	Med	12-15	340
Open Shifter S125 (S1/S2)	125cc Shifters (No KZ)	Med	15+	395
Open Shifter M125 (S4)	125cc Shifters (No KZ)	Med	30+	405
X30 Master	IAME X30 125cc	Med	30+	395

- 201.3 Categorías SKUSA México:** Todos los eventos autorizados o afiliados a SKUSA consistirán en clases seleccionadas principalmente de las descripciones a continuación. Comuníquese con su Director Regional o consulte las páginas web de la serie para obtener detalles de clases específicas para su evento. *Se requiere escape de fabrica / restrictor requerido.

CATEGORÍA	MOTOR	LLANTA	EDAD	PESO (KG)	NUMERACION#
Baby	IAME M1	Hard	4-7	70	10-99

Micro Swift	IAME Swift 60cc*	Hard	7-10	100	10-99
Mini Swift	IAME Swift 60cc	Hard	9-13	106	100-199
X30 Junior	IAME X30 125cc*	Hard	12-15	145	700-799
X30 Senior	IAME X30 125cc	Med	15+	160	300-399
X30 Master	IAME X30 125cc	Med	30+	170	500-599
KZ1	KZ / IAME SSE 175cc /	Med	15+	180	400-499
KZ4	HONDA CR125 99-02	Med	30+	180	900-999

202 ESPECIFICACIONES

202.1 Especificaciones Llantas:

LLANTA DURA	LLANTA MEDIANA	LLANTA LLUVIA
Evinco SK-H "Azul"	Evinco SK-M "Roja"	MG-SW

202.2 Especificaciones Combustible / Aceite (Superkartsusa/[SKUSA México](#)):

FUEL	OIL	MIXTURE
Sunoco 112 Supreme (EE. UU.) Targa Racing Fuel (SKUSA México)	Elf HTX 909 SAE 50 Elf HTX 909 SAE 50	1L aceite a 5G gasolina (EE.UU.) 1L de aceite a 19 Lts de gasolina (SKUSA México Micro / Mini / todas las categorías X30) 1L de aceite a 16 Lts de gasolina (SKUSA México KZ1 / KZ4) 1L de aceite a 19 litros de gasolina (SKUSA México Baby)

202.3 Práctica oficial: Todos los competidores deben utilizar las especificaciones designadas de combustible, aceite y neumáticos apropiados para la serie y su clase. Cualquier día de práctica realizado por SKUSA se considerará "oficial".

202.4 Práctica no oficial: Cualquier día de práctica realizado en la pista o instalación se considera "no oficial". Correspondrá a la pista especificar si se requerirán las especificaciones de combustible, aceite y/o neumáticos.

SUPERKARTS! USA

REGLAS Y REGULACIONES

250 PROCEDIMIENTOS TÉCNICOS PREVIOS A LA CARRERA

251 FORMATO DE INSPECCIÓN PREVIO A TEC

- 251.1 Todos los conductores deben utilizar el formulario de inspección previa de tec aprobado e incluido en el paquete de registro. El conductor debe completar y firmar un formulario Pre-Tec por round. Los formularios deben entregarse en la parrilla previa para calificar. El conductor no es elegible para calificar si no presenta un formulario Pre-Tec completo. Información incorrecta o faltante es sujeta a penalización o descalificación.

252 ETIQUETADO O SELLO DE CHASSIS

- 252.1 **Etiqueta o sello del chasis** se colocará a la derecha del conductor, detrás del yugo del eje, alrededor del tubo. Todas las demás etiquetas deben retirarse del chasis. Consulte la [Sección 801](#) para ver la imagen. Una etiqueta de chasis instalada incorrectamente puede resultar en un procedimiento de sanción. **Se deben usar los sellos emitidos en cada evento. Se deben retirar todos los sellos viejos.**

253 SELLO DE MOTOR

- 253.1 En caso de que se declare el sellado de los motores para el evento, en la clasificación cada conductor registrado debe tener su motor sellado y registrado. Los sellos estarán disponibles con antelación para facilitar el proceso. Los sellos SKUSA son únicos y tienen códigos de barras para permitir el uso de un sistema de escaneo. Es importante instalar el sello de manera que el código de barras mire hacia afuera para que pueda leerse con el escáner. Un sello de motor instalado incorrectamente puede dar lugar a una sanción. **Se deben usar los sellos emitidos en cada evento. Se deben retirar todos los sellos viejos.**

253.1.1 **Sellos adicionales:** en algunos casos, se pueden aplicar sellos adicionales a otros componentes.

253.1.2 (tubos--silenciadores--componentes de encendido, etc). Una vez instalados y registrados, estos pasan a formar parte del "paquete" y no se pueden eliminar.

253.1.3 Si no se declara el sellado de los motores para el evento/clase, se realizará el marcado (pintura) convencional de los motores y el registro en la clasificación de cada conductor.

253.1.4 SKUSA tiene tuercas de culata preperforadas disponibles para comprar en la mayoría de los eventos para facilitar el sellado de los motores

253.1.5 **Manipulación:** Cualquier manipulación de los sellos del motor o del escape resultará en una descalificación inmediata para el día de la competencia.

- 253.2 **Motores Swift, KA100 y X30:** **Se utilizarán tres sellos separados para sellar todos los motores, excepto el KZ.** Consulte la [Sección 802](#) para ver fotos.

253.2.1 **Dos tuercas de culata y dos tuercas del colector de escape:** El sello se instala a través de (1) la tuerca de culata delantera, luego (2) la segunda tuerca de culata, luego (3) la tuerca del escape más cercana, luego por debajo del escape hasta (4) la segunda tuerca del escape, y finalmente (5) a través del dispositivo de bloqueo con el código de barras hacia afuera para facilitar su lectura o escaneo. El cable **NO** debe atravesar ninguna tuerca de sellado más de una vez.

- 253.3 **SSE y KZ:** Calcomanías de sellado con código de barras SKUSA. Una calcomanía en el cilindro y otra en el cárter.

- 253.4 **Motores Honda 253.4 originales:** Se debe perforar una tuerca del cilindro y una tuerca de la culata para sellar. **La tuerca de la culata está sellada a la tuerca del cilindro.**

254 RECOGIDA DE NEUMÁTICOS DE CARRERA

- 254.1** El horario de recogida de neumáticos de carrera se declarará en el programa impreso del evento y generalmente será el día anterior al primer día de competición. No recoger sus neumáticos de carrera durante este horario resultará en una penalización.

SUPERKARTS! USA

REGLAS Y REGULACIONES

300 NORMAS PARA VEHÍCULOS

301 GENERAL

- 301.1 Inspecciones:** Se pueden realizar inspecciones aleatorias del kart de un competidor en cualquier momento durante un evento de SKUSA. Las violaciones dimensionales o técnicas darán lugar a una DQ a menos que se publique lo contrario en este reglamento.
- 301.2 Placas de números:** Se deben instalar correctamente los números para todas las sesiones en la pista, incluidas las prácticas y los calentamientos. De lo contrario, se aplicarán sanciones, incluida la pérdida de tiempo en pista.
- 301.2.1** Cuando los transpondedores sean obligatorios, los competidores que no tengan los números correctos en sus karts no podrán ingresar a la parrilla.
- 301.3 Números y colores del panel:** Los números serán negros sobre un fondo amarillo, tendrán al menos 5,5" (5,0" para Micro y Mini Swift) de alto y tendrán un trazo de 2 cm (0,787") de ancho representado con una fuente Arial. No se permiten números sombreados o delineados. El número de competición estará bordeado por un fondo amarillo de 1 cm (.393") como mínimo. Deberán estar colocados antes de cualquier sesión oficial, tanto en el panel delantero como en el trasero, así como en ambos lados hacia la parte trasera de los pontones. El conductor es responsable de garantizar que los números requeridos estén siempre claramente visibles para los cronometradores y oficiales.

302 SEGURIDAD

- 302.1** Los siguientes elementos deben asegurarse con una tuerca "nylock" con al menos una rosca completa del perno que sobresalga, un perno perforado con alambre de seguridad, un perno perforado con chaveta o asegurado con un anillo de seguridad o un anillo elástico si el perno tiene una ranura para anillo de seguridad (la instalación en roscas no está aprobada).
- 302.1.1 Dirección**
- 3 tornillos del cubo del volante.
 - Perno del cubo de dirección al eje de dirección.
 - Perno del eje de dirección al chasis.
 - Pernos de la barra de dirección (en el eje de dirección y el brazo del husillo).
 - Pernos de pivote central.
 - Rueda de fijación de tuerca de husillo.
- 302.1.2 Sistema de Freno**
- Pedal de freno al cuadro.
 - Varilla(s) de accionamiento del freno, ambos extremos..
 - Pernos, del cilindro maestro al chasis.
 - Pernos, pinza(s) de freno al chasis.
 - Pernos/tuercas, rotor de freno a cubo de freno. (**Las tuercas deben ser tuercas de seguridad "totalmente metálicas"**).
- 302.1.3 Acelerador:** Pedal del acelerador al chasis.
- 302.1.4 Pesas:** Todos los pernos de montaje de los pesos deben tener tuercas dobles (dos tuercas atascadas entre sí) o una tuerca con cable de seguridad o pasador a través de un perno perforado. Si se montan en el asiento, se deben utilizar arandelas **grandes con un diámetro mínimo de 1,5"** para evitar que los sujetadores atraviesen el asiento. Todos los pesos DEBEN estar pintados o recubiertos de plástico de color blanco y marcados con el número de kart

apropiado. Este debe ser el único número y debe ser legible, visible para inspección y en colores contrastantes que sean fáciles de leer. Si se utiliza cinta, debe ser de color sólido. Los pesos de menos de 7 libras se pueden asegurar con un perno de 5/16" (8 mm). Las pesas que pesen 7 libras o más deben asegurarse con dos pernos de 5/16" (8 mm). Las piezas de pesas apiladas que suman más de 7 libras requieren dos pernos de 5/16" (8 mm). La pérdida de peso o sujeción inadecuada durante cualquier sesión en pista dará lugar a una penalización. Los pesos no marcados con el número de kart apropiado darán lugar a una penalización.

303 CHASIS Y COMPONENTES DEL CHASIS

303.1 Construcción: Debe estar aprobado por CIK o SKUSA y debe estar construido con una aleación de acero al carbono utilizando una construcción tubular tradicional con un diámetro máximo de tubería de 32 mm. El Director Técnico Nacional de SKUSA debe aprobar cualquier material o diseño de chasis y componentes no tradicionales antes de que el kart pueda ser aprobado para la competencia.

303.1.1 El chasis incluye el marco, el soporte/montaje del asiento principal y los casetes traseros. Los puntales de los asientos auxiliares no se consideran parte del marco o chasis.

303.2 Están prohibidos los mecanismos diferenciales que permiten que las ruedas traseras giren a diferentes velocidades entre sí.

303.3 Dimensiones Totales:

DIMENSION	CADETS	ALL OTHER CLASSES
Distancia entre ejes	889mm Minimum	1010mm Minimum
Ancho maximo	50" (1270mm)	55 1/8" (1400mm)
Longitud maxima	84" for All Classes	
Ancho trasero total minimo	41"	53"
Diametro maximo del eje	30mm	50mm

303.3.1 Ninguna parte de la cabeza del conductor puede extenderse más allá de un plano vertical definido por el borde posterior de los neumáticos traseros.

303.3.2 La distancia entre el suelo y el cubo central del volante no será menor de dieciséis (16) pulgadas.

303.3.3 La altura máxima del carenado/panel de números del conductor no debe exceder una pulgada por encima del volante en la carrera.

303.4 Reparación o reemplazo de chasis: El reemplazo de un chasis dañado requiere la aprobación previa del Director Técnico del evento. El chasis de reemplazo debe ser de la misma marca, fabricante y modelo. El Director Técnico del evento podrá designar a un especialista en reparación de chasis para su inspección. La aprobación final recae en el Director Técnico del evento. De ser aprobada, el competidor recibirá una penalización en la siguiente sesión de competencia. El reemplazo de chasis no autorizado conllevará una penalización. Solo se permite un cambio de chasis por ronda (incluidas las Super Nacionales).

303.4.1 El permiso para un cambio de chasis debe solicitarse a más tardar al inicio de la cuarta sesión en pista después de la última sesión en pista del competidor solicitante. En los SuperNats será a más tardar al inicio del 3º.

303.5 Parachoques y carrocería: tenga en cuenta que en 2018, CIK comenzó a aprobar la carrocería Cadet.

303.5.1 Todos los karts que compitan en un evento SKUSA deben tener como mínimo: (a) Dos módulos laterales CIK o estilo CIK con barras laterales; (b) parachoques delantero y trasero homologados por CIK, IKF, WKA o SKUSA; y no puede ser del tipo barra totalmente metálica; (c) Carenado del conductor: estilo CIK (d) Nariz aprobada por CIK o SKUSA; y (e) protección trasera. La protección trasera se extenderá al menos hasta el centro de los neumáticos

traseros. Se pueden utilizar cables o correas de retención. Sin embargo, no podrán comprometer el diseño original ni la homologación del parachoques y de los herrajes de montaje.

303.5.2 Toda la carrocería debe permanecer instalada e intacta durante todas las sesiones de competición hasta la inspección técnica. **La carrocería desprendida es motivo de descalificación y dará lugar a una penalización.** Sin embargo, si se desprendió en la pista o no se encuentra durante una sesión de competición, **y si las condiciones de la pista lo permiten, al competidor se le puede mostrar una bandera negra y/o ser descalificado** se le puede mostrar una bandera negra mecánica. Si se muestra una bandera negra mecánica y se obedece, el competidor recibirá puntos y/o tiempo de clasificación hasta la vuelta en la que se mostró la bandera. Si no se obedece, **el competidor no recibirá puntos ni tiempo para esa sesión, será descalificado** y podrá estar sujeto a penalizaciones adicionales. La ausencia **de una bandera negra mecánica** no anula la responsabilidad del competidor de tener la carrocería instalada e intacta en la inspección técnica. No se puede reinstalar ninguna carrocería hasta después de la inspección técnica posterior a la carrera.

303.5.3 Ninguna carrocería podrá extenderse más que los neumáticos traseros. La carrocería lateral puede extenderse más allá de los neumáticos traseros en condiciones de lluvia..

303.5.4 Se permite un pequeño orificio en el soporte lateral para facilitar el uso de un motor de arranque auxiliar para arrancar un motor "cargado".

303.6 Asiento: Todo el montaje de los componentes del asiento al chasis principal se realizará de manera que no ponga en peligro la seguridad del conductor.

303.7 Puntales de asiento

303.7.1 Se permiten puntales con arandelas en el punto medio si los extremos más alejados de dichos puntales están montados rígidamente en cada extremo.

303.7.2 En ningún caso el uso de cualquier puntal podrá impedir el uso de soportes de asiento proporcionados por el chasis.

303.7.3 En ningún caso el puntal podrá volverse más complejo e incluir el uso de resortes metálicos de cualquier tipo, amortiguadores de gas o cualquier otro dispositivo mecánico que se expanda en la flexión asociada a las arandelas de flexión.

303.7.4 La "apariencia" de la existencia de un perno pasante al fijar cabezas de pernos y tuercas a áreas de montaje sin conexión física y real es no conforme.

303.7.5 Los puntales del asiento deben estar conectados en ambos extremos.

303.8 Arandelas de asiento: Cualquier punto de unión desde el chasis al asiento o el puntal del asiento a un asiento requerirá un mínimo de una arandela de respaldo de aluminio o acero de **35-30** mm de diámetro por sujetador para eliminar posibles roturas.

303.9 Piezas compuestas: Todas las piezas fabricadas con material compuesto están prohibidas en el kart, excepto el asiento, el piso, el protector de cadena y el silenciador Stock Honda.

304 PUSH BACK BUMPER (PBB)

304.1 Cuando sea necesario, se requiere la instalación de PBB a partir de la primera sesión oficial en pista y durante el resto del evento. Es posible que las sanciones no se apliquen en la práctica, ya que este tiempo tiene el propósito de trabajar con todos los equipos y pilotos para garantizar que la instalación sea correcta y que todos cumplan plenamente antes de la competición.

304.2 Competición y Procedimiento de Sanción: Se aplica a la clasificación, semifinales y finales. Los pilotos deberán acceder a la parrilla oficial con el PBB debidamente acoplado al kart. El PBB puede ser inspeccionado para detectar modificaciones o desgaste excesivo, y los funcionarios determinan su cumplimiento. Tal y como establece el reglamento, se respetará la distancia mínima de 27 mm entre el carenado y el parachoques metálico. Se pueden usar bridales para sujetar las abrazaderas al parachoques,

pero no impedirán que la abrazadera se abra.

- 304.3 Artículos Homologados Obligatorios:** El uso de los siguientes artículos homologados es obligatorio para la competencia SKUSA: (1) El uso de un carenado delantero homologado. (2) El uso de un kit de montaje de carenado delantero homologado del periodo de homologación de carrocería 2015-2023. (3) No se requiere el uso de abrazaderas de montaje KG (por ejemplo, se aceptan abrazaderas OTK). Las abrazaderas de montaje KG son muy recomendables por su resistencia adicional.
- 304.3.1** El sistema PBB debe funcionar según lo homologado. No se permiten modificaciones ni alteraciones. puede compararse con un artículo conocido en stock para garantizar el cumplimiento.
- 304.4 Instalación obligatoria:** El PBB debe estar en la posición correcta en todo momento durante una sesión de competición, según los dibujos técnicos CIK 2c y 2d adjuntos a continuación.
Dibujo tecnico 2c Dibujo tecnico 2d
- 304.5** Si el PBB ya no está en la posición correcta después de la carrera con un lado empujado hacia adentro, se impondrá una penalización de tiempo de 3 segundos.
- 304.6** Si el PBB ya no está en la posición correcta después de la carrera con ambos lados empujados hacia adentro, se impondrá una penalización de tiempo de 6 segundos.

305 FRENOS

305.1 Sistemas de frenos de 2 y 4 ruedas

- 305.1.1 Palancas de cambio:** Se requiere que todos los karts de palanca de cambios tengan frenado en las cuatro ruedas con dos (2) cilindros maestros independientes.
- 305.1.2 Clases Baby, Micro Swift, Mini Swift, KA100, X30:** Frenos traseros únicamente.
- 305.1.3** Cuando solo se estipulan frenos traseros, los karts con frenos de 4 ruedas son elegibles para funcionar siempre que el enlace a los frenos delanteros esté desconectado (es decir, los frenos delanteros deben estar inoperables).
- 305.2** Si se aplica una fuerza suficiente al pedal del freno, todas las ruedas correspondientes no podrán girar.
- 305.3** Se permiten tubos de conducto flexible para enfriamiento de frenos.
- 305.4** Todas las conexiones hidráulicas deberán estar apretadas y libres de fugas
- 305.5** Los sistemas de frenos "carbono/carbono" están prohibidos. Se permiten pastillas de freno de carbono. NOTA: A partir del 1 de enero de 2015, la CIK exige que tanto los chasis homologados CIK actuales como los nuevos tengan discos de freno fabricados de acero, acero inoxidable o hierro fundido. SKUSA ha decidido en este momento no hacer cumplir la regla.
- 305.6** La conexión entre el pedal del freno y el(los) cilindro(s) maestro(s) debe consistir tanto en una varilla sólida como en un cable de seguridad con un diámetro mínimo de 1,8 mm. La falta de cable de seguridad dará lugar a sanción.
- 305.7** Los cilindros maestros que emplean de solo un perno de montaje, deben tener al menos un perno de 8 mm de diámetro y este perno debe tener un pasador.

306 NEUMÁTICOS/RUEDAS

- 306.1** El diámetro de la rueda para todas las clases será de cinco (5) pulgadas. El ancho total máximo para todas las clases Junior y Senior será: Delantero – 135 mm; Trasero: 215 mm. Estas dimensiones son consistentes con las regulaciones internacionales. Las clases Micro/Mini Swift tienen un máximo de 135 mm, delante y detrás.
- 306.2** Los neumáticos son especificaciones para todas las clases y dichas especificaciones se anunciarán con un mínimo de 30 días antes de un evento (consulte superkartsusa.com para obtener información actualizada).
- 306.3** Los códigos de barras no se pueden desfigurar ni eliminar. Si se desfigura, se podrá imponer la

descalificación u otras sanciones.

- 306.4** La pérdida de una rueda durante cualquier sesión en pista dará lugar a una penalización. La determinación de la causa de la pérdida por parte de los funcionarios técnicos es definitiva y no protestable.
- 306.5** Si el calendario del evento especifica los horarios requeridos para la recogida de neumáticos, cualquier conductor que no recoja sus neumáticos según el horario publicado incurrirá en una penalización en la siguiente sesión de competición.
- 306.6** Cualquier disputa relacionada con la circunferencia u otra medida de los neumáticos debe resolverse antes de abandonar el mostrador de neumáticos después de recoger los neumáticos de competición del evento. No se permitirán cambios ni reemplazos después de que las llantas abandonen el área de recogida. Se recomienda llevar una cinta métrica y un rotulador al mostrador de neumáticos al recoger neumáticos.
- 306.7** En caso de una llanta dañada, los funcionarios técnicos pueden autorizar un reemplazo uno por uno de una llanta desgastada de manera similar. En ningún caso se autorizará un neumático nuevo.
- 306.8** Los neumáticos deben utilizarse el día de competición correcto. Ejemplo: Los neumáticos del sábado no se podrán utilizar el domingo en ninguna sesión. El uso incorrecto resultará en la descalificación.
- 306.8.1** **Eventos Winter Series y Pro Tour SKUSA México:** Para las clases a las que se les asigna un juego de neumáticos de carrera para el evento, los neumáticos de carrera deben ser nuevos en la Clasificación para la primera Ronda. Para las clases a las que se les asignan dos juegos de neumáticos de carrera, estos deben de ser nuevos en la clasificación para ambas Rondas de Clasificación del Evento, a menos que los parámetros de la clase especifiquen lo contrario.
- 306.8.2** **Eventos Regionales:** No es necesario que los neumáticos sean nuevos para la Clasificación, pero deben ser neumáticos de carrera con el sello de la serie.
- 306.8.3** Cuando, y solo cuando, los neumáticos apropiados para el domingo se utilicen en la clasificación del sábado, se impondrá al competidor una multa procesal en lugar de una descalificación. Estos neumáticos se convertirán en neumáticos del sábado y el otro juego se convertirá en neumáticos del domingo.

307 VARIOS

- 307.1** **Adquisición de datos:** Los dispositivos de adquisición de datos están permitidos en todas las clases con las siguientes restricciones. Están prohibidos los sistemas que puedan modificar, controlar o monitorear el tiempo de encendido, las relaciones de aire y/o combustible, el control de tracción, la posición del freno y/o del acelerador. Se pueden utilizar sondas lambda. El conector, si está presente, debe taparse sin fugas. Las sondas de escape (EGT) deben tener un inserto soldado en su lugar; no se permiten fugas ni accesorios tipo abrazadera.
- 307.2** **Cámaras:** Las siguientes reglas y regulaciones con respecto al uso de cámaras a bordo se aplicarán en todos los eventos autorizados por SKUSA. Las preguntas adicionales sobre las cámaras deben dirigirse al director técnico del evento o a info@superkartsusa.com. Se permiten un máximo de 2 cámaras por kart.
- 307.2.1** **Identificación:** Es responsabilidad exclusiva de los competidores marcar claramente en sus cámaras con su número de Kart. Las cámaras o piezas con marcas de identificación pueden conservarse el parque cerrado para que el propietario las reclame. Las cámaras o piezas no identificables se colocarán en un área de "objetos perdidos y encontrados". La pérdida de la cámara en la superficie de carrera debe resultar en una penalización. Las cámaras no se devolverán al competidor hasta después del evento.
- 307.2.2** **Procedimientos de montaje:** Siempre se deben seguir los siguientes procedimientos de montaje: todas las cámaras estarán sujetas a inspección y extracción en cualquier momento por parte del personal técnico. En ningún caso se permiten cámaras en la persona o en el casco del

conductor. Esto incluye cualquier forma de montaje en la carcasa del casco, o el montaje de cualquier tipo de sistema de cámara o vídeo dentro del casco, como en la ventana gráfica. Se recomienda el uso de soporte GoPro. Los soportes fabricados están sujetos a la aprobación del Personal Técnico.

- 307.2.2.1** Las cámaras deben estar montadas firmemente con perno y tuerca. Está prohibido el montaje mediante el uso de cualquier tipo de adhesivo.
- 307.2.2.2** Las cámaras se pueden montar en el panel frontal (si el número no está oculto), los rieles del marco principal, el puntal del asiento soldado, el chasis o los componentes principales del chasis. También se permiten soportes de cámara soldados directamente al radiador o **soportes metálicos sólidos que se sujetan al radiador**.
- 307.2.2.3** El Director de Carrera o el Oficial Técnico pueden requerir medidas adicionales.
- 307.3** **Radio/Telemetría:** No se permite la comunicación con un conductor o hacia/desde los instrumentos mientras se está en el circuito durante la clasificación o la carrera. El director de carrera y/o los funcionarios técnicos pueden exigir que se retiren todos estos dispositivos.
- 307.4** **Necesidades especiales:** Se pueden permitir "ayudas al conductor" especiales, previa aprobación del Director de carrera y/o Director técnico, en determinadas circunstancias para conductores con necesidades especiales debido a una discapacidad física.
- 307.5** **Límites de sonido:** SKUSA se esforzará por ser proactivo en el cumplimiento de los límites de sonido. Algunos lugares tienen una ordenanza local sobre ruido que especifica un límite de dB más bajo; en este caso, los requisitos locales tienen prioridad sobre el límite de dB de SKUSA.
- 307.5.1** **Prueba de nivel de ruido:** El límite de sonido para todos los karts será 92 dB (escala 'A', configuración de respuesta lenta), medido a 100 pies, 90 grados desde el eje del kart y 4 pies del suelo. Las mediciones se tomarán en el punto más ruidoso de la pista.
- 307.6** **Fluido de enfriamiento:** Se permiten soluciones humectantes y anticorrosión en el sistema de enfriamiento. NO se permiten productos que contengan glicol.
- 307.7** **Captura de fluido:** se requiere un tanque/contenedor de recolección funcional en el **tanque de combustible** y el radiador para el desbordamiento
- 307.8** **Bombas de combustible:** Se permite un sistema de alimentación único de tipo pulso. Cualquier bomba adicional debe ser para la bomba de evacuación alrededor del sistema. Una sola alimentación. No se permiten bombas de combustible eléctricas.
- 307.9** **Tanques de combustible:** Deben montarse de manera segura sin utilizar métodos de enfriamiento adicionales.
- 307.10** **Aerodinámica**
- 307.10.1** **Panel del piso:** No se permite que los paneles del piso se extiendan hacia atrás más allá del soporte/barra transversal del asiento delantero y deben estar dentro de los rieles del marco y atornillados firmemente en su lugar.
- 307.10.2** **Asiento:** La inclinación del asiento deberá permanecer consistente con la inclinación de las carreras de velocidad.
- 307.10.3** **Faldones:** No se pueden extender faldones ni dispositivos de sellado aerodinámico vertical debajo de los rieles del bastidor principal desde el borde delantero de los neumáticos delanteros hasta la parte trasera del kart.
- 307.10.4** **Alas:** No se permiten alas.
- 307.10.5** **Efectos aerodinámicos:** No se permitirá que ninguna cinta adhesiva o de embalaje forme efectos aerodinámicos. Los módulos laterales pueden estar abiertos o cerrados. Se permite cerrarlos con cinta adhesiva.
- 307.11** **Transponder Funcional:** Debe montarse en la ubicación correcta en cada sesión oficial en pista, incluida la práctica cronometrada. El transpondedor se montará según la posición CIK: en el respaldo del asiento a una altura de 25 cm +/- 5 cm. Un montaje incorrecto puede dar lugar a una penalización.

- 307.11.1** Ya sea que el transpondedor sea de propiedad personal o se alquile a SKUSA, es responsabilidad del conductor asegurarse de que esté completamente funcional y cargado correctamente.
- 307.12 Radiadores:** El primario debe montarse a la izquierda del chasis o a la derecha del conductor. Los radiadores suplementarios, si se permiten, se pueden montar a la izquierda, a la derecha o directamente detrás del conductor. Todos los radiadores deben colocarse encima del marco del chasis. El Director Técnico puede requerir que se modifique o retire el montaje por razones de seguridad. La altura máxima es de 50 cm desde el suelo (excluyendo la tapa y el accesorio). Tenga en cuenta las reglas especiales para X30.
- 307.13 Caja de aire o filtro de aire:** La caja de aire o el filtro de aire deben permanecer instalados e intactos durante todas las sesiones de competición hasta la inspección técnica. Una caja de aire o un filtro de aire desalojado resultará en una **descalificación penalización**. Sin embargo, si se sale de la pista, es posible que se muestre una bandera negra mecánica. Si se muestra y obedece una bandera negra mecánica, el competidor recibirá puntos o tiempo de clasificación hasta la vuelta donde se exhibió la bandera. Si no se obedece, el competidor no recibirá puntos ni tiempo para esa sesión y puede estar sujeto a sanciones adicionales. La ausencia de una bandera negra mecánica no niega la responsabilidad del competidor de tener la caja de aire instalada e intacta en la inspección técnica. Las cajas de aire o los filtros de aire no se pueden reinstalar hasta después de la inspección técnica posterior a la carrera. Se puede perforar un orificio de drenaje en el fondo de la caja, que no exceda los 7 mm de diámetro. Cuando se instalan neumáticos para lluvia, está permitido quitar el filtro de aire de la caja de aire e instalar un dispositivo de desviación de agua en las aberturas de entrada.
- 307.14 Sistemas de escape:** Todos los componentes especificados de un escape controlado (homologado) deben permanecer intactos y sin modificaciones. Esto puede incluir cabezal, flex, cámara de expansión y silenciador. No se permite recubrimiento, enchapado, pintura u otro tratamiento. Los escapes que requieren reparación pueden permitirse a discreción del Director Técnico para un evento específico siempre que se solicite aprobación anticipada y la reparación no se realice en el área directamente adyacente a un cono o tubo. Se puede aprobar la reparación de grietas, pero no se permite soldar en áreas que puedan afectar las características de diseño del escape.
- 307.15 Protectores de cadena:** Se requiere una cubierta de cadena completa como OTK, KG o Tillett junto con la cubierta del embrague suministrada de fábrica para las clases Swift, KA100 y X30. Todas las clases de palancas de cambios requieren una correa que cubra completamente la parte superior de la cadena desde la rueda dentada del motor hasta la rueda dentada del eje trasero.
- 307.16 Bombas de agua eléctricas:** No permitidas en ninguna clase de SKUSA.

SUPERKARTS! USA

REGLAS Y REGULACIONES

400 NORMAS DE MOTORES

401 TODAS LAS CATEGORÍAS

- 401.1** El inspector técnico podrá emplear cualquier método reconocido para determinar la legalidad, incluso si la prueba o procedimiento específico no está contenido en este documento. Las piezas se pueden comparar con piezas en stock conocidas para determinar el cumplimiento. Las infracciones técnicas darán lugar a una descalificación a menos que se publique lo contrario en este libro de reglas.
- 401.1.1** También se pueden utilizar fichas de fábrica y reglas complementarias para determinar el cumplimiento. En caso de conflicto entre la ficha de fábrica y las reglas de SKUSA, las reglas de SKUSA tienen prioridad.
- 401.1.2** Las inspecciones deben realizarse a temperatura ambiente.
- 401.1.3** Cualquier elemento cuya forma o perfil no se pueda verificar debido a una acumulación excesiva de carbonilla puede ser motivo de descalificación. Algunos ejemplos son (pero no limitado a) la culata, los colectores y la cabeza del pistón.
- 401.1.4** La acumulación excesiva de carbón en los puertos de escape, que se considere que reduce el área del puerto de fábrica en un 25 % o más, será motivo de descalificación. Esto incluye la entrada del puerto (revestimiento), así como los conductos. Además, la acumulación de carbón en la parte superior de los puertos, que podría obstruir el uso del medidor de tope de 0,2 mm x 5 mm utilizado para documentar la duración del escape, como se indica en los documentos de la ficha de fábrica, también puede ser motivo de descalificación. Asegúrese de que su equipo esté limpio y cumpla con las normas.
- 401.2** **Equipo no conforme:** Como muchos componentes en el programa de carreras de SKUSA son "especificados" o controlados, siempre deben cumplir con la regulación en cada sesión de competencia. Ejemplos de estos componentes son módulos de encendido, **carburadores**, sistemas de escape y restrictores/colectores de escape, así como todos los componentes del motor. Si se determina que un componente no cumple con los requisitos, será motivo de descalificación y puede incurrir en sanciones adicionales. El artículo podrá ser confiscado por el técnico y no devuelto. Además de la descalificación del competidor, el fabricante del motor también podrá ser sancionado. En caso de controversia sobre su legalidad se podrá interponer recurso de apelación.
- 401.2.1** **Si el componente no conforme se encuentra debajo del sello (o pintura), la descalificación se aplica a todas las sesiones de competencia anteriores del evento.**
- 401.3** **Gráficos, pintura, recubrimientos:** No se permite alterar la refrigeración ni el flujo de aire. Se limita a una calcomanía en el lado izquierdo y derecho de la culata o del cilindro. No se permiten cubiertas, protectores ni dispositivos de retención de calor adicionales. Se permite la aplicación razonable de calcomanías publicitarias. La decisión final recae en el director técnico.
- 401.4** **Bujía:** Deben ser bujías originales, sin modificar y disponibles comercialmente. Tenga en cuenta las reglas especiales para X30, Swift, KA100 y SSE. Puede compararse con un tapón original conocido para determinar cualquier modificación. Debe tener una arandela original o de indexación o un cable CHT en su lugar. Longitud máxima 18,5 mm (incluida la arandela o el cable de temperatura). Puede verificarse con un medidor de bujías, con la bujía apretada a no más de 180 in/lb.
- 401.5** **Disponibilidad en el mercado de repuestos:** Todos los productos del mercado de repuestos utilizados en la competencia deben ser de producción estándar, estar disponibles comercialmente en América del Norte y deben haber estado así durante al menos treinta días antes del evento SKUSA.
- 401.6** **Combustible:** No se permiten aditivos ni alteraciones del combustible especificado. Las pruebas de combustible se pueden administrar en cualquier momento durante o después de un evento. Los

conductores deben tener un mínimo de 500 ml de combustible disponibles al finalizar cada sesión de competición para realizar pruebas. Un nivel de combustible insuficiente resultará en la descalificación. SKUSA se reserva el derecho de administrar cualquier procedimiento de prueba de combustible. No pasar una prueba de combustible resultará en la descalificación de la sesión anterior en pista del piloto. Los resultados de las pruebas de combustible se consideran definitivos.

401.6.1 El combustible que no cumple con los requisitos se divide en dos categorías:

- 401.6.1.1 Menor:** no pasar la prueba Digatron (o prueba de gravedad específica) que indica el uso de gas de bomba, aceite incorrecto, tanque o contenedor de combustible contaminado. El inspector técnico podrá aplicar esta sanción a su discreción.
- Mayor:** no pasar la prueba de Digatron o de Gravedad Específica por un amplio margen y/o no pasar la prueba de Germaine (NHRA). Esto puede indicar la presencia de aditivos químicos que mejoran el rendimiento, muchos de los cuales se sabe que causan cáncer o son perjudiciales para la salud humana. El inspector técnico tiene la facultad discrecional de determinar el alcance del incumplimiento y la sanción impuesta. El inspector técnico podrá optar por conservar las muestras para pruebas de laboratorio adicionales. Los resultados pueden permanecer provisionales en espera del resultado de estas pruebas.

401.6.2 Cualquier competidor que se encuentre usando carcinógenos puede ser reportado a la EPA.

401.7 Reparación o Reemplazo de Motor: Los competidores deben solicitar permiso al Director Técnico para reparar o reemplazar su motor. Si se les permite, podrán cambiar su motor una vez por ronda o evento. **Si se aprueba, el competidor recibirá una penalización en la siguiente sesión de competencia.** El reemplazo de motor no autorizado resultará en una penalización.

401.7.1 **Se permite un cambio de carburador con la autorización del Director Técnico sin penalización.** **Los cambios adicionales de carburador deben seguir las mismas reglas y penalizaciones que un cambio de motor.**

401.8 SKUSA tiene derecho a inspeccionar cualquier motor o cualquier pieza en cualquier momento. Después de la inspección, un funcionario técnico volverá a sellar el motor. Negarse a someterse a la inspección resultará en la descalificación inmediata del día de la carrera y todos los puntos acumulados hasta el momento de la inspección se perderán para ese día. **SKUSA también se reserva el derecho de que los competidores intercambien piezas homologadas (carburador, tubo, componentes de encendido, etc.) por una pieza idéntica suministrada por SKUSA. SKUSA podrá retener el componente original.**

401.8.1 Los motores o sus piezas pueden ser confiscados para inspecciones, evaluaciones o pruebas adicionales. La falta de cooperación resultará en la descalificación.

401.8.2 Incautación de piezas o equipos: SKUSA tiene el derecho en cualquier momento de incautar cualquier pieza o equipo para una inspección adicional. Si no se identifican problemas después de una inspección adicional, los artículos serán devueltos al competidor. Si se determina que los artículos no cumplen con los requisitos, SKUSA tiene derecho a conservarlos y se pueden imponer sanciones que pueden llegar hasta la suspensión. Esto incluye cualquier artículo encontrado en cualquier momento durante un evento.

401.9 Procedimiento De Medición CCV:

- Cuando corresponda, las mediciones del volumen de la cámara de combustión (CCV) deben realizarse con el L.A.D. Especialidades Herramienta de tapón medidor #CCMP. (para motores con palanca de cambios, se utiliza la herramienta CIK)
- Deje que el motor alcance la temperatura ambiente.
- Retire la bujía y mida la longitud de la rosca. La medida desde la punta de la parte roscada del cuerpo del tapón hasta la parte inferior de la arandela instalada de fábrica no puede exceder los 18,5 mm.
- Atornille la herramienta CC designada para la clase. Gire el pistón al PMS. Luego gire hacia atrás aproximadamente 20° APMS.
- Atornille la herramienta CC designada para la clase.

- Con una bureta graduada Clase A, mecánica o electrónica, llénala hasta el nivel adecuado utilizando la parte superior o inferior (recomendado) del menisco como punto de partida. Dispense aproximadamente el 90 % de la cantidad especificada de Marvel Mystery Oil.
- Espere 15 segundos y dispense el resto de la cantidad especificada antes de leer la bureta en el mismo punto que la lectura inicial. (Esto permite que el líquido adherido al interior de la bureta se asiente para obtener una lectura más precisa).
- Gire el pistón al PMS. Ningún líquido debe desbordarse de la herramienta CC.

401.10 Altura de la plataforma o medición de aplastamiento (Squish): todas las mediciones de aplastamiento se realizarán utilizando una soldadura de 1/16" (.0625") 50% plomo / 50% estaño paralela al pasador de muñeca. McMaster-Carr #7667A32. Ambos lados deben ajustarse a la dimensión indicada.

401.10.1 Procedimiento de verificación de aplastamiento (Squish):

- Coloque el pistón justo antes del punto muerto superior e inserte la soldadura a través del orificio de la bujía apuntando a la pared del cilindro (debe hacer contacto con la pared del cilindro).
- **Revisado el 12 de mayo:** Haga rodar el pistón a través del punto muerto superior y mida a lo largo del área aplastada. Repita el proceso en el otro lado usando una pieza de soldadura separada.
- **El aplastamiento en ambos lados se puede comprobar en varias posiciones y todas** deben cumplir con las especificaciones definidas para el motor en cuestión (no un promedio).
- Si se determina que la medición no cumple, otros dos técnicos podrán verificarla (máximo tres pruebas).

402 ESPECIFICACIONES DEL MOTOR SWIFT, KA100, X30 and SSE

402.1 Todas las especificaciones de los motores deberán cumplir con los enlaces PDF del sitio web de SKUSA y las reglas que se indican a continuación. El objetivo principal de la clase es utilizar los motores tal como los suministra el fabricante, sin modificar ni sustituir componentes. **Todo el equipo suministrado de fábrica debe estar en pleno funcionamiento, salvo que se especifique lo contrario.** Todos los motores utilizados en las competiciones de SKUSA, excepto el KZ, deben ser modelos estadounidenses vendidos originalmente en EE. UU. Enlaces a los PDF de especificaciones de motores: superkartsusa.com/rulebook.html

402.2 Carburadores, caja de aire (silenciadores de entrada) y adaptadores

402.2.1 Carburadores: OEM suministrados por el fabricante del motor. El eje del acelerador, la mariposa y el tornillo de mariposa deben permanecer originales. El acabado de la superficie del venturi y del orificio debe permanecer tal como se fabricó. Se aplican todas las dimensiones que se muestran en PDF, no se permite mecanizado adicional. El color de los diafragmas y de las juntas no es técnico siempre que se respeten las dimensiones definidas en la ficha PDF. Se requiere un resorte de retorno auxiliar para todos los carburadores tipo mariposa. El carburador puede funcionar con la pila de bombeo en la parte superior o inferior. Se pueden utilizar tornillos superiores (6) y tornillos de tapa de entrada de repuesto cuando se mantiene el tamaño de fábrica. **Se permite agregar una brida a las agujas de afinación para reducir el movimiento.**

402.2.2 Carburadores- SSE:

402.2.2.1 Tillotson HB15A: El diámetro del Venturi es máximo de 34 mm (1,339"). El diámetro máximo del orificio del acelerador es de 36 mm (1,417"). Debe funcionar en la posición que se muestra en la ficha .pdf. Se requiere un resorte de retorno auxiliar.

402.2.2.2 Dellorto VHSH30: Aprobado para su uso en SSE. Todos los tamaños de chorros, tubos y toboganes son legales siempre que sean artículos originales de Dellorto. De lo contrario, el carburador debe funcionar tal como se suministra, sin que se permitan trabajos adicionales en la máquina ni cambios.

Se homologan dos sistemas de montaje:

402.2.2.2.1 A - Se puede utilizar el transportador IAME Z2NB41000, la brida de carburador de caucho IZB-41551 y la brida IZB-41350N.

402.2.2.2.2 B - Transportador IAME IZB-41040 y brida de montaje del carburador de goma IFG-30900 Se puede utilizar cualquier bomba de combustible externa

402.2.3 Caja de aire/Silenciador de entrada: La posición de la caja de aire no es técnica. (Tenga en cuenta los requisitos especiales para IAME Micro/Mini Swift, IAME X30, KA100 y SSE tal como se publican en la ficha/PDF). Envolturas de cubierta grandes o completas/ gráficos / revestimientos no están permitidos. La determinación final del cumplimiento recae en el inspector técnico. Si hay dudas sobre el cumplimiento, pregunte antes de usar. Las calcomanías se pueden quitar a discreción del inspector técnico en cualquier momento para verificar el cumplimiento (sin agujeros adicionales). No se permiten orificios adicionales aparte de los tubos de entrada de aire y un orificio de drenaje de agua de 0,200". Se puede usar una tira de cinta en la conexión de la brida de montaje de goma y el cuerpo del silenciador. Se puede usar una tira de cinta para asegurar el tubos de entrada. Se puede usar silicona u otro sellador para asegurar los tubos de entrada. Se requiere un filtro de espuma como se indica en los documentos de fábrica. Si el adaptador de goma es reversible, solo se puede cortar en un lado, y el otro modificado debe ubicarse en el interior. el cuerpo del silenciador (condiciones de lluvia donde no se requiere filtro de espuma). **Se puede quitar la rejilla de fábrica sobre los tubos de entrada.**

402.2.4 Ensamble de caja de petalos: Sólo se permiten petalos de fibra de vidrio OEM con un espesor mínimo de 0,012". Las petalos deben ser OEM. **Se permite lijado SÓLO en el lado opuesto a la marca de identificación IAME. El marcado IAME no debe modificarse y debe ser visible. Lijado, cortar o eliminar cualquier material es ilegal.** La forma y el diseño del colector seguirán siendo los mismos que se fabricaron. Es ilegal moler, pulir, recortar o remodelar la jaula o el colector de caña. Se permite el pulido de la superficie plana de contacto de caucho con las cañas y la superficie de la junta y desbarbar y esmerilar ligeramente los orificios de los tornillos de fijación de las cañas. Las placas de las jaulas de caña permanecerán tal como se fabricaron y no se modificarán de ninguna manera. Orificios de 0,130". No se permite. Los tornillos deben tener el mismo tamaño que los de fábrica y no se pueden alterar. **Los tornillos de lengüeta no son tecnológicos.**

402.2.4.1 Los pétalos se medirán en toda la superficie del pétalo usando un calibre vernier. El calibrador debe verificarse utilizando una hoja con calibre de espesores de 0,012". El calibrador debe ponerse a cero utilizando una hoja con calibre de espesores de 0,012". Cualquier medición bajo cero será ilegal. Debe estar presente la marca IAME de fábrica. Los pétalos pueden compararse con una pieza de fábrica conocida.

402.2.4.2 La barra de lengüeta debe tener un espesor máximo de 0,070" (1,8 mm) medido como se indica en la artículo 803.1. No se permite el uso de tornillos de sujeción sueltos. No se permite el uso de sellador de roscas en los tornillos. Los agujeros de 0,130" (3,3 mm) están prohibidos.

402.2.5 Ensamblaje de caja de petalos - SSE: Caja de Pétalos única (no hay sistemas de dos etapas). Grosor mínimo del pétalo: 0,012". Los topes y refuerzos están abiertos. No se realizan modificaciones a la caja de petalos ni al colector.

402.3 Baterías de arranque: Deben tener un diseño de celda seca o sellada. Todas las baterías utilizadas deben tener capacidad suficiente para arrancar el motor.

402.3.1 Montaje: Deben fijarse de una de las siguientes maneras: (1) Caja IAME de fábrica y correa de velcro con una brida de 175 lb, o (2) Caja de baterías no original con un mínimo de dos bridas de 175 lb, **al menos uno de los cuales está instalado alrededor del chasis.** Todas las baterías deben estar etiquetadas con el número de kart correspondiente. Este debe ser el único número y debe

ser legible, visible para inspección y en colores contrastantes que sean fáciles de leer. Las baterías que no estén marcadas con el número de kart correspondiente darán lugar a una sanción procesal.

- 402.3.2 Botones de arranque/parada:** Los botones de arranque y parada de seguridad deben estar presentes y funcionando. Los soportes de montaje y seguridad suministrados de fábrica deben estar instalados.

- 402.4 Salidas:** Se espera que el competidor pueda demostrar la salida a bordo cuando lo solicite un técnico oficial.
- 402.4.1** En caso de falla de un componente del sistema de arranque, se puede usar un motor de arranque auxiliar sin penalización. La intención de esta actualización de reglas es permitir el arranque auxiliar temporal de los motores en caso de una falla del sistema de arranque. No pretende reemplazar el sistema de a bordo. El uso de un juez de salida auxiliar en días de carrera consecutivos puede dar lugar a la aplicación de sanciones. Se permite un pequeño orificio en el lateral para facilitar el uso de un motor de arranque auxiliar en caso de arrancar un motor 'cargado'. Se desaconseja el uso de juntas universales para limpiar un módulo lateral no perforado.
- 402.4.2** Independientemente del método de arranque empleado, todos los componentes del sistema de arranque (incluido el sistema de carga) siempre deben instalarse según las especificaciones del OEM. El incumplimiento de este requisito dará lugar a la descalificación.
- 402.4.3** Cualquier competidor que utilice arranque auxiliar puede estar sujeto a revisión técnica adicional para verificar la instalación completa del sistema de arranque y la falla legítima de los componentes a discreción del Director de Carrera.
- 402.5 Embrague:** OEM según PDF del fabricante del motor. El acoplamiento del embrague no debe exceder las 6000 RPM (Swift 5000 RPM). El deslizamiento no debe ser ajustable. Los componentes del embrague pueden no contener cantidades significativas de aceite o grasa. Las superficies de fricción saturadas son motivo de exclusión. La rueda dentada motriz y el tambor serán suministrados de fábrica OEM; no se permiten artículos no originales. Solo se permiten tambores OEM sin orificios según la ficha de fábrica. **Se permiten rodamientos de jaula de rodillos largos (D-75598) y cortos (B-55598). El modelo corto requiere una junta tórica (A-60565).**
- 402.5.1 Procedimiento de prueba opcional:** Coloque el kart sobre un soporte en un lugar seguro con el eje libre para girar y sin obstrucciones. Arrancar el motor. Aplique el acelerador varias veces para garantizar la respuesta. Manteniendo el acelerador y el freno al mismo tiempo, aplique el acelerador a fondo contra el frenado total sin que los neumáticos roten. Es posible que sean necesarios algunos intentos para conseguir un tirón limpio. Lea el indicador de la competencia o tenga un indicador tecnológico con clip para leer las RPM en la lectura más alta. Las RPM que superan los 6000 para X30 y KA100 (5000 para SWIFT) no son conformes. Es posible que se requiera una configuración de carburador específica.
- 402.6 Escape:** Todos los componentes del escape, incluido el cabezal, deben permanecer intactos durante la carrera y hasta la inspección técnica. Intacto se define como completo, fabricado sin grietas, modificaciones ni componentes faltantes. Las fugas en la unión del cabezal o en la tapa del extremo pueden dar lugar a sanciones. Es muy recomendable sellar estas zonas con sellador de silicona. No se permiten reparaciones sin la aprobación previa del Director Técnico.
- 402.6.1** Todos los silenciadores y tubos de escape deben funcionar tal como se suministran de fábrica, sin modificaciones. Los detalles de cada motor individual se muestran en los documentos de la ficha de fábrica.
- 402.6.1.1** Las siguientes dimensiones del silenciador de la ficha de fábrica han sido revisadas

Ficha de fabrica	Pagina	Nueva dimension
Mini Swift	9	T: 600 +4/-3

KA100	11	T: 692 +/- 3
X30	11	T: 690 +/- 3

402.6.2 Todos los motores/todas las clases: no se permiten espaciadores entre el escape y el cilindro; solo una junta OEM de fábrica; espesor mínimo 1,3 mm

402.6.3 Cualquier medio para evitar un restrictor de escape es motivo de descalificación. Esto incluye, entre otros, fugas en colectores de escape, juntas o juntas de conexión.

402.6.4 Colectores de escape para clases restringidas:

CATEGORÍA	IAME PART#	DIAMETRO
Micro Swift	A85365	16mm
KA100 Junior	IAH-02011	22mm
X30 Junior	X30125370J	22.7

402.6.5 Tubo y silenciador SSE: Se suministra de fábrica con el kit (tubo 21/M/18 - silenciador Elto - codo en U de tubo recto de 28 mm). Se permite un espaciador de aluminio de hasta 20 mm de espesor con junta de 1 mm en ambos lados. Puede funcionar sin el espaciador de aluminio con una junta de 1 mm.

402.7 Daño al cilindro: Los cilindros que tienen daños internos pueden no ser aceptables para la competencia SKUSA. Se aceptan pequeñas muescas en los puertos causadas por residuos como anillos elásticos rotos, segmentos de anillos y similares en cualquier borde del puerto. Es posible que no se acepten daños mayores en la parte superior del puerto si el daño está por encima de la altura de la parte superior del puerto de escape. No se aceptan daños en el pasador de muñeca que provoquen ranuras en el cilindro por encima de la parte superior del puerto de escape. Se recomienda encarecidamente que cualquier cilindro cuestionable sea aprobado con antelación, a discreción del Director Técnico para un evento específico.

402.8 Cárteres: las cavidades del cojinete principal se pueden reparar con insertos, pero no se debe alterar la línea central del cigüeñal. Todas las demás dimensiones deben permanecer según lo publicado en las especificaciones.

402.9 Pistón/Pasadores/Anillo: Según lo suministrado por el fabricante; debe ajustarse a las dimensiones en PDF. No se permiten modificaciones. Los anillos elásticos no son técnicos.

402.10 Radiador (X30 y SSE): Se permite un radiador no original para reemplazar el radiador IAME, sujeto a lo siguiente: Sin ventiladores auxiliares; Sin tomas de aire, presas de aire ni otras adiciones aerodinámicas adicionales. La bomba de agua no es técnica, pero debe funcionar desde el eje. No se permiten bombas eléctricas. Termostato opcional. Altura máxima de 50 cm desde el suelo (excluyendo el tapón de llenado). Dimensión máxima: Alto: 19,5" Ancho: 12" Profundidad: 3,250" (496 mm x 305 mm x 83 mm). Se permite un escudo en la parte trasera para evitar daños causados por los residuos de la pista.

402.10.1 SSE puede utilizar múltiples radiadores. SSE may use multiple radiators.

402.11 Bujías: Sólo se pueden utilizar las siguientes bujías:

402.11.1 Swift: NGK B9EG, NGK B10EG o NGK BR9EG, NGK BR10EG o NGK BR9EIX, NGK BR10EIX, **DENSO W_ESZU / W31 or Autolite AR50, AR51, AR52 and AR53.**

402.11.2 KA100: NGK B10EG, NGK BR10EG, NGK 6252K-105, NGK R6254-105, **NGK 6061-10**

402.11.3 X30: NGK B9EG, NGK B10EG o NGK BR9EG, NGK BR10EG o NGK BR9EIX, NGK BR10EIX, **NGK R6252K-105 or NGK R6254E-105 or NGK 6061-10.** En caso de lluvia se permite NGK BR10EG.

402.11.4 175 SSE: NGK B9EG, NGK B10EG o NGK BR9EG, NGK BR10EG o NGK BR9EIX, NGK BR10EIX, **NGK R6252K-105, NGK R6254E-105, NGK BR10EG, NGK B10EG, or NGK 6061-10**

402.11.5 Longitud mínima de 18.5mm – todos los echufes, todas las clases. Consulte también la [Section 401.4](#)

402.12 Tapas de bujías: Solo se permiten los siguientes: PVL/Sellettra (parte IAME n.º 10544) o NGK (parte n.º TB05EMA) y K+S (parte n.º 10-3121MA).

402.13 Sincronización de encendido - Swift: Abierto

402.14 Sincronización de encendido - KA100: 0.106" 0.120" BTBC Max

402.14.1 Procedimiento de inspección: Instale un indicador de cuadrante en el orificio de la bujía y ponga a cero en el punto muerto superior.

- Gire el motor al menos dos vueltas del indicador antes del PMS (aprox. 0,200") - Gire el motor en la dirección de funcionamiento hasta que la aguja llegue a 0,106" BTDC (máximo) y deténgase - en este punto, la delgada línea trazada en El volante de inercia de aluminio debe golpear en algún lugar dentro de la línea moldeada más ancha del estator, o en cualquier lugar después de la línea (con la rotación en marcha).

402.15 Sincronización de encendido - SSE: 0.090" BTDC máx.

402.16 Sincronización de encendido - X30:

- Llave abierta.
- El ancho de la ranura del chavetero en el volante y el cigüeñal es de 0,103"
- Cuatro orificios en el estator están abiertos.
- Los cuatro tornillos de sujeción del estator tienen un diámetro mínimo No-Go de 0,187".
- **El procedimiento de inspección** utilizando el dibujo superior de la ficha de fábrica en la página 7 es el siguiente:
 - Instale un indicador de cuadrante en el orificio de la bujía y ponga a cero en el punto muerto superior - Gire el motor al menos una vuelta del indicador antes del PMS - Gire el motor hasta que la aguja llegue justo al PMS - La línea delgada en el volante debe golpear en algún lugar dentro de la línea central moldeada más ancha en el estator, o hacia el lado derecho de esta línea

402.17 Los tornillos de jaula de petalos no son técnicos.

402.18 No se permiten modificaciones externas de ningún tipo, incluidas tomas de aire o adiciones de retención de calor.

402.19 Todas las cabezas deben ajustarse a los calibres de forma de perfil de fábrica de IAME. Los medidores de perfil IAME deben poder ingresar completamente al cabezal o al área del encabezado para verificar la configuración/forma. Es responsabilidad del competidor garantizar que los componentes estén libres de acumulación excesiva de carbono. En la inspección posterior a la carrera, el competidor tendrá la oportunidad de limpiar el cabeza o cabezal con un trapo (un minuto, no se permiten abrasivos, limpiadores químicos ni raspadores). Si el medidor aún no ingresa correctamente para verificar la forma, puede ocurrir la descalificación.

402.20 Cojinetes, sellos, juntas tóricas y empaquetaduras: pueden reemplazarse con equivalentes de proveedores del mercado de repuestos. No se permiten soportes cerámicos o de materiales exóticos. Se permite cambiar el espesor de la junta de la base del cilindro para ajustar la duración del puerto. Se permite cambiar la cuña del cabezal para ajustar el aplastamiento.

402.21 Puertos: deben permanecer en las condiciones de fabricación. Sin esmerilado ni pulido de ningún tipo.

MOTOR	ESCAPE	PRUEBA DE LUZ DE ESCAPE	ENTRADA
Swift	1.230"	1.095"	0.585"
KA100	1.420"	1.295"	
X30	1.340"	1.215"	
SSE	1.200"		

402.22 Sistema de combustible: No se permiten componentes adicionales. Sin bombas de combustible externas. Cualquier filtro de combustible, si se utiliza, debe colocarse entre el tanque de combustible y el carburador.

402.23 Mínimo de aplastamiento de cabeza (squish): Consulte **401.10** para conocer las especificaciones de

soldadura.

SWIFT	KA100	X30	SSE
0.025"	0.041"	0.035"	0.039"

402.24

Max Bore:

SWIFT	KA100	X30	SSE
1.663" No-Go	1.918" No-Go	2.140" No-Go	2.531" No-Go

403 ESPECIFICACIONES DEL MOTOR KZ

- 403.1 La intención de SKUSA es que KZ se ejecute según las regulaciones CIK/FIA actuales con desviaciones menores según lo publicado para el evento. Se aplicarán TODAS las reglas y regulaciones CIK-FIA actuales para motores KZ, estándares y sus componentes, a menos que se especifique lo contrario en este reglamento. Los motores aprobados son los aprobados actualmente o anteriormente por CIK-FIA. Todos los competidores que utilicen motores KZ deben estar preparados para presentar al inspector técnico una COPIA IMPRESA de la documentación del motor CIK para el motor, caja de aire, tubería y silenciador en uso. La imposibilidad de hacerlo puede resultar en la descalificación. Sólo se podrá vender para su uso **un motor dos motores** y un chasis. Consulte también **401.7 (motor)** y **102.1, 107.6 y 303.1** (chasis).

- 403.2 **Medición de puertos:** Método para medir los ángulos de apertura de los puertos de entrada y escape. Para que la medición sea más precisa se utilizará una cuña de 0,20 mm de espesor y 5 mm de ancho para establecer el inicio y el final de la medición. Esta cuña quedará sujetada por el eje de la cuerda de cada lumbrera, entre el borde de la parte superior del aro o del pistón y su intersección con el borde de la lumbrera de entrada o de escape. Se considerará como inicio y fin de la medición del ángulo la posición en la que el agarre de la cuña permitirá medir el mayor ángulo posible. Esta cuña se **podrá debe** colocar en su posición a través **del interior del cilindro** o a través del conducto del puerto de escape a verificar. **No será obligatorio en ningún caso que la cuña se coloque en posición horizontal o vertical.** La lectura se realizará mediante un disco graduado de diámetro mínimo de 200 mm o un dispositivo de medición con pantalla digital accionado por un codificador.

404 ESPECIFICACIONES HONDA SHIFTER

Las especificaciones del motor Honda se han trasladado a un documento separado.

<https://www.superkartsusa.com/dmdocuments/2022-SKUSA-Spec-Honda.pdf>

405 RECLAMO DE MOTOR

- 405.1 Sólo SKUSA, IAME o el Importador (o su representante) pueden reclamar un motor. Dicho reclamo proporcionará al propietario del motor un paquete de motor nuevo y completo con todos los componentes, incluidos: motor, embrague, carburador, caja de aire, sistema de escape, radiador (si se suministra en el kit) y sistema eléctrico. Además, se realizará un pago de \$500 en fondos certificados o en efectivo al propietario del motor.

SUPERKARTS! USA

REGLAS Y REGULACIONES

600 OPERACION DEL EVENTO

601 OFICIALES DE CARRERA

- 601.1 Director de Carrera:** El Director de Carrera es el funcionario principal en todos los eventos autorizados por SKUSA. Las responsabilidades del Director de Carrera incluyen todas las decisiones sobre cuestiones de competición, interpretación de las reglas y medidas disciplinarias. Es obligación de los directores de carrera certificar la legalidad de todos los aspectos de la competición, incluidos el cronometraje y la puntuación, la conformidad del vehículo, el combustible y la legalidad del motor. Las decisiones del Director de Carrera son definitivas. Sólo la Junta de Apelaciones puede invalidar al Director de Carrera.
- 601.2 Oficial de Parrilla:** El Oficial de Parrilla dirige todas las operaciones de la parrilla, incluido el envío de karts a la parrilla, la supervisión de la alineación de la parrilla, la supervisión de la entrada de los karts a la pista y que todos los karts cumplan con las pautas técnicas y de seguridad publicadas.
- 601.3 Oficial de Salida:** El Oficial de Salida supervisa a todo el personal de la pista y tiene el control de la superficie de carrera durante todas las actividades competitivas. Las responsabilidades del Oficial de Salida incluyen mantener un ambiente seguro y competitivo en la pista y exhibir las banderas de competencia apropiadas. La Bandera Negra sólo se entregará con la aprobación del Director de Carrera.
- 601.4 Director Técnico:** El Director Técnico está a cargo de todas las inspecciones previas y posteriores a la carrera para garantizar que todos los karts cumplan con las pautas técnicas y de seguridad publicadas. El Director Técnico supervisa a todo el personal técnico e informa al Director de Carrera de todas y cada una de las infracciones relacionadas con cuestiones técnicas y de seguridad.
- 601.5 Otros funcionarios:** El director de carrera y/o el director técnico designará otros funcionarios que se consideren necesarios para las operaciones de la carrera. Estos funcionarios pueden incluir, entre otros, registro, cronometraje y puntuación, área de boxes, etc.
- 601.6 Delegado de sanciones:** El delegado de sanciones se encarga de las presentaciones de protestas y del cobro de multas procesales. El delegado de sanciones garantiza que las protestas y las multas procesales se hayan presentado o pagado según el período de protesta definido en 109.1.
- 601.7 Delegado de PBB:** El delegado de PBB maneja las protestas de PBB y la revisión de la evidencia en video de la competencia de acuerdo con 109.6.

602 PROCEDIMIENTO DE CARRERA

- 602.1 Pre-Parrilla:** Área de espera para la siguiente clase o grupo: la 'posición en espera'. La pre-parrilla cumple las siguientes funciones: (1) permitir a los oficiales de carrera organizar el próximo evento, (2) inspeccionar para violaciones de seguridad, y (3) para permitir ajustes de último momento por parte de los mecánicos o el equipo. Se permiten soportes de karts y **herramientas**.
- 602.2 Parrilla:** Área para la inspección final y alineación de la categoría antes de liberarlos a la pista. Una vez que los vehículos son liberados en la superficie de carrera, todos los competidores están bajo las "Condiciones de carrera" y bajo la dirección y control del Director de Carrera. No se permiten los soportes de karts. No se permiten **herramientas**, combustibles, líquidos ni disolventes en la parrilla.
- 602.3 Superficie de carrera:** Una vez liberado de la parrilla, el competidor se encuentra en la superficie de carrera (pista).
- 602.4 Asistencia en la pista:** Una vez en la superficie de carrera, hasta el punto donde el competidor recibe autorización técnica posterior a la carrera, ninguna persona puede ayudar al competidor a menos que así lo indique el director de carrera. No es necesario que un trabajador del circuito ayude a reiniciar el kart. Los karts que se detienen en las vueltas de calentamiento o tienen dificultades para mantener el ritmo de

calentamiento corren el riesgo de perder su posición inicial. Un kart que no esté en la posición adecuada al acercarse a la parrilla está sujeto a ser colocado en la parte trasera da la formacion. Cualquier vacante de este tipo en la parrilla se dejará ABIERTA. Cualquier piloto que se detiene mientras se encuentra en posición en la parrilla deberá levantar la mano inmediatamente. Se podrá hacer un esfuerzo por parte del personal de la parrilla para reiniciar el kart una sola vez. En caso de que esto no ocurra, el conductor está obligado a retirar inmediatamente su kart de la superficie de carrera. Si se produce una pérdida después del aviso de 5 segundos, el piloto debe levantar la mano inmediatamente y PERMANECER EN EL KART hasta que el campo haya despejado la parrilla.

602.5 Calificación

602.5.1 Se puede aplicar la **regla del 107%** sobre los tiempos de clasificación.

602.5.2 **Regla del 101%** (clasificación en grupos divididos): si, durante la clasificación, una clase es lo suficientemente grande como para haber sido dividida en dos grupos y hay inclemencias del tiempo, se aplicará la regla del 101%. La regla del 101% se define de la siguiente manera: Si el tiempo más rápido del Grupo A y el tiempo más rápido del Grupo B están separados por más del 101% y hubo una condición adversa del recorrido.

602.5.2.1 En tal caso, el grupo de Clasificación con el tiempo más rápido se alinearán en el lado de la pole de la parrilla y el grupo de Clasificación con el tiempo más lento se alinearán en el lado de la parrilla de fuera de la pole.

602.5.2.2 En el caso en que se utilicen tiempos de práctica final o clasificación para determinar los grupos, se aplicará el 105%.

602.6 **Retrasos en la salida:** Cualquier acción, o falta de ella, que resulte en retrasar el evento resultará en sanciones para el conductor asociado. Un conductor que se detiene en la parrilla debe, ante todo, levantar ambas manos para señalar un problema. Cuando sea posible, un funcionario de la parrilla puede ayudar en el esfuerzo de reinicio. Si no se reinicia, los oficiales ordenarán al kart y al conductor que se coloquen en una posición segura fuera de la pista.

602.7 **Salida parada:** Se proporcionan una o más vueltas de calentamiento con el campo permaneciendo en posición de alineación. Bajo la dirección de los oficiales, el campo reducirá la velocidad y procederá a su posición designada en la parrilla en formato de dos en fila, deteniéndose por completo y esperando la señal del juez de salida. Es responsabilidad del conductor conocer su posición adecuada.

602.7.1 **Inicio con bandera:** Una vez que el campo está listo, el oficial levantará su mano –con la que no sostiene la bandera– verticalmente, con la bandera verde apuntando hacia abajo y al lado de su pierna, para señalar una 'ventana' de conteo de cinco segundos. El banderillero lanzará la bandera verde en cualquier momento dentro de la ventana de cinco segundos. **Cualquier movimiento hacia adelante después de que el oficial levante su mano que no tiene la bandera resultará en una penalización de robo de arranque.**

602.7.2 **Arranque con luces:** En algunos eventos específicos, se puede implementar un sistema de arranque con luces. Los detalles se explicarán en la junta de pilotos.

602.7.3 **Posición en la parrilla:** cada posición en la parrilla estará definida por una marca o línea. Se considera que un piloto ocupa su posición en la parrilla cuando esta marca o línea se encuentra entre el parachoques y el neumático delantero. Comenzar desde fuera de su posición en la parrilla resultará en una penalización.

602.8 Arranques en marcha

602.8.1 Parrilla de Arranque

602.8.1.1 A los karts que llegan a la parrilla, o que se retrasan en la parrilla, después de que el campo haya sido liberado a la pista, se les puede permitir unirse al campo, si el campo no ha pasado la línea de compromiso y si se les permite hacerlo, según el Director de Carrera. Sin embargo, deberán ocupar una posición al final del pelotón, siempre que la carrera no haya comenzado. Si la carrera ha comenzado, o si por motivos de seguridad

el director de carrera considera que no es seguro ingresar al circuito de carreras, el competidor será excluido de esa carrera en particular.

- 602.8.1.2** Las posiciones vacías antes del cierre de la parrilla se llenarán reordenando el campo. Ejemplo: El kart en P6 (fuera de la fila 3) no está en la parrilla previa "A". 7R se movería a la fila exterior 3, 8R a la fila 4 interior, 9R a la fila 4 exterior y así sucesivamente.
- 602.8.1.3** Una vez que el pelotón es liberado en la pista, si un piloto se sale de la formación antes de la salida, los karts directamente detrás del piloto ausente avanzarán para llenar el vacío. En caso de que el ganador de la pole se retire antes de la salida, el piloto fuera de la pole controlará la salida de la carrera desde su posición original de acuerdo con la **Sección 602.8.2**.

602.8.2 Procedimiento en la zona de arranque

602.8.2.1 Formación: El Pole Sitter deberá liderar el grupo, cuando se le indique, desde la parrilla previa al recorrido y proceder a una velocidad razonable hasta el Cono de Formación. Cuando el Pole Sitter alcance el cono de formación, indicado por un cono azul, reducirá su velocidad a un ritmo normal. El Pole Sitter continuará por el campo hasta el Cono de Compromiso. Los conductores podrán avanzar a su posición inicial original hasta llegar al Cono de Compromiso. Una vez alcanzado el Cono de Compromiso, no podrán avanzar más en su posición y la formación se cerrará. Una vez que el campo haya alcanzado el Cono de Compromiso, el calentamiento de neumáticos ya no está permitido y resultará en una penalización.

- 602.8.2.2 Zona de inicio:** El Pole Sitter liderará el campo hacia la zona de inicio a una velocidad constante de aproximadamente 20 MPH. La zona de inicio está definida por dos (2) conjuntos de conos azules espaciados entre 40 y 60 pies dependiendo de las instalaciones y la ubicación de inicio o inicio/meta, y el Director de carrera puede ajustarla según sea necesario. El Pole Sitter, una vez roto el plano del primer conjunto de conos, podrá iniciar la carrera en cualquier momento y a su criterio. Si el Pole Sitter no comienza la carrera en el momento en que rompa el plano del segundo conjunto de conos, la carrera comenzará automáticamente. Cuando el Pole Sitter comienza la carrera, o cuando el plano del segundo conjunto de conos se rompe, el abanderado principal utilizará una bandera verde o Sistema de luces para indicar que la carrera ha comenzado. No se interrumpirán las salidas debido a que el Pole Sitter o el Pole Sitter externo comienzan la carrera antes del primer conjunto de conos. Si alguno de los pilotos de la primera fila roba el arranque, la carrera comenzará y se impondrá una penalización por robo de arranque.

- 602.8.2.3 Manipulación de la salida:** Cuando las acciones de un competidor interrumpen los procedimientos normales de salida, se impondrá una penalización por manipulación de la salida. Esto incluye, entre otros, las brechas con los competidores que están delante y detrás de usted, lo que le obliga a usted mismo o a otros competidores a salir de sus posiciones iniciales adecuadas.

- 602.8.2.4 Salida abortada:** Si ocurre un incidente mientras el grupo se acerca a la zona de salida, el abanderado principal puede abortar la salida sólo por razones de seguridad. El campo completará una vuelta adicional a velocidad y regresará para un segundo intento. Una salida abortada supondrá automáticamente la reducción de la carrera **en una (1) vuelta en las semifinales/eliminatorias o (2) vueltas en las finales**.

- 602.8.2.5** Durante la(s) vuelta(s) de calentamiento/formación, los karts mantendrán sus posiciones en la parrilla. Es responsabilidad del piloto mantener la posición adecuada en la parrilla, y el oficial de arranque no está obligado a permitir ninguna vuelta de formación adicional para permitir que un piloto que ha perdido la posición la recupere. Durante la vuelta de formación, un piloto que esté retrasado o haya perdido su posición

en la parrilla podrá intentar recuperarla sólo si no afecta a ningún otro piloto y debe ocurrir antes de llegar a la línea de compromiso. Si un piloto comienza fuera de posición, ese piloto puede ser penalizado a discreción del Director de Carrera.

- 602.8.2.6** El piloto de la pole position controlará el ritmo de la(s) vuelta(s) de calentamiento/formación. El piloto P1 debe modular el ritmo de manera que sea posible que el campo mantenga un buen orden cuando entre en la recta en la que se encuentra la línea de salida.
- 602.8.2.7** Si un kart se detiene durante cualquier vuelta de calentamiento/formación:
- 602.8.2.7.1** El conductor no puede intentar reiniciar hasta que haya pasado todo el grupo.
 - 602.8.2.7.2** El conductor debe empujar el kart a un lugar seguro antes de intentar trabajar en él. No se puede prestar ninguna asistencia al conductor (aparte del personal en pista). Trabajar en el kart en un lugar inseguro provocando un retraso en el inicio de una carrera puede resultar en una descalificación.
 - 602.8.2.7.3** El piloto puede reincorporarse al final de la formación, pero no debe intentar recuperar su posición en la parrilla. Si un piloto intenta avanzar a través del grupo, o intenta comenzar delante del grupo con la esperanza de que el líder lo alcance, recibirá la bandera negra y será excluido de la carrera.
 - 602.8.2.7.4** De manera similar, si un piloto, sin detenerse, se queda atrás de todo el campo, debe permanecer atrás durante la salida y no intentar recuperar su posición. Cualquier infracción dará lugar a una sanción con bandera negra.

602.8.3 Inicio / Arranque

- 602.8.3.1** No se permitirá que más karts salgan de la parrilla a la pista una vez que se haya dado la señal de salida y haya comenzado la carrera, incluso si se aborta la salida.
- 602.8.3.2** A discreción del Director de carrera, se podrán imponer sanciones al final de la carrera por las siguientes infracciones:
 - 602.8.3.2.1** Salirse de la línea antes de la bandera verde por razones distintas a evitar el contacto.
 - 602.8.3.2.2** Golpear o empujar.
 - 602.8.3.2.3** Maniobras agresivas que conduzcan al contacto entre karts que los oficiales de carrera consideren evitables.

- 602.9 Reincorporarse a la pista después de la salida:** Un piloto puede hacer un esfuerzo para reincorporarse a la carrera después de que se haya dado la bandera verde, a menos que un oficial de carrera indique lo contrario. Sin embargo, si no se reinicia de manera segura antes de que el campo complete la vuelta, se le ordenará que se retire de manera segura del circuito durante la duración de esa carrera.
- 602.10 DNS, DNF: (DNS)** Cualquier piloto que inicie una sesión oficial de competencia y que no cruce la línea de salida después de la bandera verde (inicio de la carrera) no recibirá puntos y se mostrara como DNS en la hoja de resultados. (**DNF**) Una vez que un kart ingrese a bascula o salga de la pista durante una prueba calificada, se marcará como DNF y recibirá puntos del lugar en el que haya terminado la competencia siempre y cuando cumpla con los puntos del reglamento técnico y deportivo.
- 602.11 Reinicios:** Los reinicios serán en una sola fila, comenzando en el mismo orden que la última vuelta debidamente completada y puntuada con bandera verde antes de la condición de bandera roja o amarillo completo. Una vuelta se considera completa una vez que todos los karts de vuelta líder en marcha hayan cruzado la línea de meta para completar un número uniforme de vueltas o cuando el líder cruce la línea de meta para comenzar la siguiente vuelta. Los karts que causaron o estuvieron involucrados en el incidente que resultó en la necesidad de un reinicio pueden ser requeridos, en el caso de una bandera amarilla de recorrido completo, o en el caso de una roja, reiniciar en la parte trasera del campo. En el caso de una bandera roja, los conductores, a menos que se les indique lo contrario, deben dirigirse a la línea de salida/meta y esperar las instrucciones de alineación para reiniciar. Si la pista está bloqueada

debido a un incidente con bandera roja y uno o más competidores se detienen con pleno control de su kart y no están involucrados en el incidente, el director de carrera tiene discreción, cuando la pista esté despejada y segura, para permitir a los competidores continuar hasta la línea de salida/meta y serán colocados en la posición de la parrilla determinada por la última vuelta completada y puntuada. NINGÚN equipo u otras personas podrán ingresar a la pista sin la autorización ESPECÍFICA del Director de Carrera. Los conductores tienen prohibido trabajar en sus karts durante una condición de bandera roja. Los conductores que estén esperando el reinicio no podrán pasar a boxes. Los miembros de la organización no podrán acercarse al kart o al piloto para reiniciar o trabajar hasta, y sólo si, así lo indique el director de carrera. El adelantamiento podrá comenzar una vez que se muestre la bandera/luz verde.

602.11.1 Reiniros completos: si al menos una vuelta de competencia no se completa antes de una bandera roja, el Director de carrera requerirá un reinicio completo. Los pilotos que abandonen la pista no podrán volver a arrancar. Los conductores pueden trabajar en sus karts en este momento, sin embargo, no se permiten herramientas ni mecánicos y el director de carrera no tiene la obligación de dar tiempo para las reparaciones. A los competidores se les permitirá restablecer sus parachoques de retroceso. Sólo después de las instrucciones del Director de Carrera se permitirá a los mecánicos arrancar motores con un arrancador auxiliar.

602.12 Eventos con bandera roja: en los casos en que una carrera se detiene debido a una bandera roja, existen dos métodos con respecto a los reinicios:

602.12.1 Método #1: La bandera roja se mostró antes de completar la mitad del total de vueltas o distancia programadas. En esta situación, la carrera se reiniciará normalmente si las condiciones lo permiten.

602.12.2 Método #2: La bandera roja se mostró después de la mitad de la Carrera. En esta situación, a criterio del Director de Carrera, la carrera podrá declararse completa y los resultados se basarán en la última vuelta completada y puntuada. Cualquier adelantamiento que se produzca en la vuelta incompleta (bandera roja) será anulado. Los conductores involucrados en el incidente con bandera roja serán puntuados detrás del último kart en marcha en la alineación y no en la posición en la que estaban en la última vuelta completada con bandera verde. Se aplican reglas de reinicio para la puntuación.

602.13 Finalizacion de Carrera

602.13.1 Todas las carreras se correrán hasta que el líder haya completado la distancia prescrita. Si las condiciones impiden completar la distancia prescrita, la carrera se considerará oficialmente terminada si se completa la mitad de la distancia prescrita.

602.13.1.1 Cuando existen condiciones climáticas y/o de pista inclementes o impredecibles, la duración de la carrera puede cambiarse de vueltas a tiempo + vueltas.

602.13.2 Cuando un evento se detiene debido a condiciones adversas, el evento puede reprogramarse. El evento reprogramado comenzará con la parte incompleta de la carrera anterior y todos los conductores inscritos comenzarán en la misma posición que cuando se detuvo la carrera. Si la carrera no se puede reprogramar y se cancela antes del final de todas las carreras eliminatorias, todos los competidores inscritos recibirán 25 puntos. Si ya fue publicado el orden de salida de una carrera o una Carrera principal no completa la mitad de la Carrera los puntos deben ser repartidos conforme a la posición de salida o la última vuelta completada o la última vuelta que otorga puntos en la sesión.

602.13.3 Pesaje/Básculas: Los competidores deben pasar a la báscula al final de cada sesión de competición. El pesaje es opcional durante las sesiones de práctica, a menos que se indique lo contrario en el sitio.

602.13.3.1 La báscula en uso se denominará "Báscula Oficial del Evento". Todos los pesos obtenidos en esta báscula se considerarán "oficiales". Si se utilizan dos básculas en un evento, se le asignará una báscula "par" o "ímpar". En ningún momento, sesión de entrenamiento o competición, se le permitirá utilizar la báscula que no le haya sido

- asignada. Se podrán imponer sanciones si se utiliza una báscula incorrecta.
- 602.13.3.2** En caso de disputa de peso, al competidor se le permitirá volver a pesarse, con el competidor en el asiento en posición normal de conducción. La báscula se pondrá a cero antes de volver a pesar. No se permite permanecer en varias posiciones en la plataforma de la báscula durante los nuevos pesajes para intentar obtener el peso más alto.
- 602.13.3.3** Conducir hacia la báscula está sujeto a DQ para la sesión y/o todo el evento. Además, los daños causados al subirse a la báscula pueden dar lugar a una multa monetaria para el conductor por reparaciones o reemplazo.
- 602.13.3.4** Los funcionarios de SKUSA pueden optar, por motivos de conveniencia, no pesar todo el grupo durante una parte de la competencia.
- 602.13.3.5** Los competidores no pueden tener contacto con ninguna otra persona antes del pesaje (aparte de aceptar el agua permitida). Cualquier paso de artículos, como un manómetro de neumáticos, no está permitido y puede dar lugar a sanciones.
- 602.13.3.6** Se espera que los competidores permanezcan con sus karts hasta que se pesen.
- 602.13.4 Inspección técnica:** Los cinco (5) mejores competidores en cada sesión oficial deberán presentarse en el área técnica y no salir hasta que un oficial técnico los libere. Es responsabilidad del competidor determinar si debe proceder al área de Inspección Técnica. Los técnicos podrán revisar más o menos karts según lo consideren necesario.
- 602.13.4.1 Área de inspección técnica:** Solo el conductor y un jefe de equipo/mecánico pueden ingresar al área técnica a menos que lo autorice uno de los oficiales técnicos.
- 602.13.4.2 Herramientas área técnica:** se espera que cada participante que se presente ante el área técnica tenga suficientes herramientas para realizar el desmontaje bajo la dirección de los funcionarios técnicos. No contar con las herramientas necesarias puede dar lugar a sanciones.
- 602.13.4.3 No presentarse a tec:** El hecho de que un competidor no se presente al área técnica inmediatamente después de terminar la carrera puede resultar en descalificación y/o suspensión.
- 602.13.4.4 Negarse a tec:** La negativa de un competidor a presentarse a tec resultará en descalificación y/o suspensión.
- 602.13.4.5** Cualquier artículo retirado del área de tec resultará en descalificación o ya no podrá ser considerado para inspección.

602.14 Reglas de Paddock/Parrilla

- 602.14.1 Acceso:** Solo aquellas personas que hayan firmado un descargo y exención de responsabilidad podrán ingresar a las áreas generales de boxes. SKUSA está facultado para determinar el número de personas por inscripción a las que se les puede permitir el acceso al área de boxes y para revocar el permiso que se le haya otorgado a cualquier individuo por mala conducta, incumplimiento de las regulaciones de la competencia o desobediencia a las órdenes de un oficial de carrera.
- 602.14.2 Eliminación de fluidos:** No se puede eliminar combustible, aceite para engranajes ni refrigerante en un evento de SKUSA. Si no se proporciona ningún contenedor oficialmente designado para la eliminación de fluidos específicos, todos esos fluidos y su eliminación seguirán siendo responsabilidad del conductor.
- 602.14.3 Eliminación de llantas:** Todos los competidores están obligados a hacerse cargo de sus llantas usadas o chatarra de manera responsable, y deberán iniciar dicha acción responsable llevándose sus llantas usadas y chatarra con ellos al salir de las instalaciones de carreras. Los equipos o individuos sorprendidos en violación de esta regla están sujetos a sanciones severas.
- 602.14.4 Generadores:** A partir del 31 de marzo de 2017, SKUSA hará cumplir los niveles de decibelios

establecidos por UL Industries con respecto a los límites de ruido del generador. Los generadores para uso en el área del paddock no pueden exceder los 65 dB (en pleno funcionamiento). Para aclarar, los generadores vendidos para camping/recreación están clasificados con una certificación de 60 dB en funcionamiento y 52 dB en reposo. Existen otros generadores como “grado de construcción”, que no están cubiertos por esta norma. Cualquier generador que opere en un evento autorizado por SKUSA deberá cumplir con la clasificación UL de 65 dB bajo carga máxima. Todos los demás se considerarán no conformes y se les pedirá que cesen sus operaciones. Se impondrán sanciones al competidor de la prueba por incumplimiento.

602.14.5 Equipo en parrilla: La parrilla está reservada para el uso exclusivo de los karts que compiten y su equipo de apoyo. El número de dichas personas de apoyo puede ser limitado y está sujeto al control del Director de carrera/Director técnico.

602.14.6 Señales: A menos que un kart esté realmente en el pit, solo un miembro de la organización estará frente al pit para hacer señales y solo durante el tiempo necesario para realizar la operación de señalización real.

602.14.7 Calentamiento de neumáticos: No está permitido **fretar**, calentar o calentar neumáticos, de cualquier manera, en boxes, preparrilla o grilla.

602.15 Conducta en la pista: existen reglas de conducta de los conductores para proteger a los competidores de interferencias irrazonables de otros competidores. Esta interferencia irrazonable e inaceptable podría clasificarse generalmente como conducción brusca y/o bloqueo.

602.15.1 Procedimiento de señalización: Un conductor levantará un brazo por encima de su cabeza para señalar a los conductores que le siguen cuando reducen la velocidad de forma anormal o se salen del rumbo. El conductor que reduce la velocidad mantendrá su línea y señalará a los karts que se aproximan hacia el lado más seguro para adelantar.

602.15.2 Pilotos rezagados en eventos nacionales: Los pilotos que estén a punto de perder una vuelta respecto a los líderes recibirán la bandera de eliminación (Bandera Negra) y deberán salir de la pista la próxima vez por el carril de boxes. Los conductores eliminados recibirán una puntuación en función de las vueltas completadas hasta el momento de la eliminación. No prestar atención a la bandera de eliminación puede resultar en una penalización, que puede incluir la descalificación para esa sesión.

602.15.3 Procedimiento de lapeado: Un conductor señalará el lado más seguro para que pase el kart más rápido que está lapeando. El conductor no debe bloquear ni correr con el kart de vuelta. El vehículo que adelanta puede o no estar justo detrás del kart al que se está dando la vuelta. Además, el proceso de adelantamiento puede tener lugar o no en la siguiente curva. En opinión del oficial, el kart al que se está dando la vuelta será adelantado antes de que el piloto complete la vuelta actual. Bien puede ser por más de un vehículo, a menudo indicado por los dedos del funcionario que presenta la bandera. No responder a esta señal y no ceder el paso adecuadamente puede resultar en una penalización.

602.15.4 Reingreso a la pista: Los competidores siempre deben levantar la mano al reingresar a la pista.

602.15.4.1 Un kart que intencionalmente o inadvertidamente corta la pista, una curva y/o tiene 4 ruedas fuera de la superficie de carrera debe ceder el paso a los competidores a la velocidad de carrera. Al volver a ingresar a la superficie de carrera durante una práctica o una carrera, el conductor debe permanecer fuera de la línea de carrera hasta que el kart alcance la velocidad de carrera y pueda incorporarse al tráfico de manera segura.

602.15.4.2 Si se produce un accidente o una situación insegura al reingresar, se puede imponer una multa por conducción “imprudente o peligrosa”. Cortar el recorrido durante la clasificación o la carrera, independientemente de si se ganaron o perdieron posiciones, también puede estar sujeto a penalización. Este juicio queda a entera discreción del Director de Carrera y puede basarse en informes de los puestos de banderas o del

- abanderado principal. Cualquier conductor que cometa una infracción de procedimiento de conducción está sujeto a sanciones según la sección 30.3.6.
- 602.15.4.3** Los karts que abandonan la pista o se detienen en la pista deben, ante todo, llevar a sí mismos y a su kart a una posición segura y fuera del camino de los demás. Sólo después de solucionar los problemas de seguridad podrán intentar reiniciar. Todos estos intentos deben realizarse de manera segura y bajo los propios medios del conductor. En TODO momento, el privilegio del conductor de intentar reiniciar está sujeto a las instrucciones del oficial de pista y a la interpretación de "es seguro hacerlo".
- 602.15.4.4** Un conductor no debe esperar que los oficiales de pista lo ayuden en su reingreso/reinicio. Si el kart no se puede volver a arrancar, el conductor debe ayudar a los oficiales del circuito a llevar el kart a una posición segura. Una vez asegurado el kart, el piloto deberá permanecer en un lugar seguro cerca de su kart hasta finalizar la carrera.
- 602.15.5** **Conducción brusca:** Conducción brusca es un término que se aplica comúnmente a golpear (puntear) a otro competidor de la línea o del recorrido, hacer nerf o cualquier **contacto evitable responsabilidad por incidente** con otro kart. Debe entenderse que existe una línea muy fina entre la intención maliciosa y el contacto involuntario. La regla básica es "**no contacto**". Las buenas carreras competitivas a veces ven contacto entre los competidores. Este tipo de contacto aún puede considerarse una violación de las reglas, dependiendo del incidente en cuestión. Los funcionarios detectarán tales infracciones y tomarán las medidas prescritas. SKUSA empleará la asistencia de todos los oficiales de carrera para identificar una conducción brusca.
- 602.15.5.1** **Cualquier contacto que resulte en un cambio de posición puede resultar en una penalización.**
- 602.15.6** **Bloqueo:** Se considera bloqueo cuando un conductor realiza más de 1 movimiento en una recta determinada.
- 602.15.7** **Participantes inadvertidos o involuntarios:** Las infracciones por conducción brusca pueden involucrar víctimas involuntarias. Se hará todo lo posible para minimizar o eliminar la conducción brusca, pero debe entenderse que cuando ingresa al curso podría convertirse en víctima de falta de juicio o de intenciones maliciosas. Como regla general, no se puede tomar ni se tomará ninguna acción compensatoria respecto del competidor afectado. Todas las acciones en tales situaciones se tomarán hacia el infractor.
- 602.15.8** **Acción prescrita:** Las infracciones marginales se enfrentarán con una advertencia de bandera negra enrollada. La conducción brusca y flagrante NO está sujeta a una bandera negra enrollada de advertencia, sino a una bandera negra ondeada por completo. Ignorar una bandera negra es motivo de descalificación del evento. Todos estos llamados, con la mayor consideración de los funcionarios, serán definitivos. Algunos contactos son el resultado de cambios perdidos y serán juzgados por el oficial.
- 602.15.9** **Infracciones repetidas:** Los competidores que muestren tendencias hacia infracciones de conducta repetidas serán susceptibles a sanciones de suspensión.
- 602.15.10** **"Euro-Swerve":** **Un movimiento brusco con el kart para intentar asustar, intimidar, ralentizar o provocar una reacción adversa a otro competidor, que puede o no resultar en contacto, resultará en la exclusión del día, ronda o evento.**

603 FORMATO DEL EVENTO

- 603.1 Sesiones de carrera:** El número de sesiones de carrera (eliminatorias, clasificatorias, LCQ, principales) será determinado por el Director de carrera en función del recuento de inscripciones, las limitaciones del lugar y/o las condiciones climáticas. En el caso de eliminatorias de clasificación, los empates de puntos agregados se resolverán según el tiempo de clasificación.
- 603.2 Neumaticos/Llantas**

603.2.1 **Marcado:** Los neumáticos serán marcados, escaneados o resguardados después de la calificación. En los eventos regionales, los competidores deben competir en todas las eliminatorias, LCQ, semifinales y finales con los mismos neumáticos utilizados para clasificar. En eventos nacionales, se podrán permitir juegos de neumáticos adicionales a discreción del director de carrera. Asimismo, algunas categorías pueden requerir el uso de los mismos neumáticos durante más de un día de competición. Los neumáticos sin marcar o mal marcados al final de cualquier sesión de carrera darán lugar a una descalificación.

603.2.2 **Reemplazo:** El Director Técnico puede aprobar el reemplazo "uno por uno" de un neumático que haya sido dañado durante la carrera. Los neumáticos reemplazados sin la aprobación adecuada resultarán en una descalificación. Los neumáticos de repuesto tendrán una profundidad medida de la banda de rodadura igual o menor que la profundidad medida de la banda de rodadura del neumático que se reemplaza.

603.2.3 **Llantas de lluvia:** La cantidad de llantas de lluvia permitidas por día de competencia será igual a la cantidad de llantas secas permitidas. En los SuperNats, se permite un set por día de competición.

603.2.4 Carrera En Lluvia

603.2.4.1 En todo momento, queda a discreción del competidor determinar qué neumáticos autorizados utilizar dependiendo de las condiciones de la pista, que generalmente es una decisión entre un neumático slick (seco) y un neumático de lluvia.

603.2.4.2 Si el competidor elige montar neumáticos de lluvia autorizados para su uso en la sesión, se le permite habilitar reglas para el blindaje de la caja de aire y el tipo de bujía para condiciones de clima húmedo como se documenta en este reglamento. Es posible que se publiquen reglas adicionales en las regulaciones del evento.

603.3 Sistema de puntos: Los puntos se basan en el orden de finalización en las eliminatorias/prefinales y eventos principales de Regionales en EEUU, Winter Tour, Protour y Supernats como se detalla a continuación.

Puntos de parrilla de series múltiples (para determinar las parrillas de salida del evento principal)

1st	0	6th	6	11th	11	16th	16	21st	21	26th	26	31st	31	36th	36
2nd	2	7th	7	12th	12	17th	17	22nd	22	27th	27	32nd	32	37th	37
3rd	3	8th	8	13th	13	18th	18	23rd	23	28th	28	33rd	33	38th	38
4th	4	9th	9	14th	14	19th	19	24th	24	29th	39	34th	34	39th	39
5th	5	10th	10	15th	15	20th	20	25th	25	30th	30	35th	35	40th	40

Puntos Heat/Pre-Final

1st	100	11th	52	21st	32	31st	14
2nd	90	12th	50	22nd	30	32nd	13
3rd	80	13th	48	23rd	28	33rd	12
4th	75	14th	46	24th	26	34th	11
5th	70	15th	44	25th	24	35th	10
6th	65	16th	42	26th	22	36th	9
7th	60	17th	40	27th	20	37th	8
8th	58	18th	38	28th	18	38th	7
9th	56	19th	36	29th	16	39th	6
10th	54	20th	34	30th	15	40th	5

Puntos Evento Principal

1st	200	11th	102	21st	50	31st	28
2nd	180	12th	96	22nd	46	32nd	27
3rd	170	13th	90	23rd	42	33rd	26
4th	160	14th	84	24th	40	34th	25
5th	150	15th	78	25th	38	35th	24
6th	142	16th	72	26th	36	36th	23
7th	134	17th	66	27th	34	37th	22
8th	126	18th	62	28th	32	38th	21
9th	118	19th	58	29th	30	39th	20
10th	110	20th	54	30th	29	40th	19

Skusa México otorgara puntos como se detalla a continuación:

Puntos Heat/Pre-Final

1st	25	11th	13	21st	3
2nd	23	12th	12	22nd	2
3rd	21	13th	11	23rd	1
4th	20	14th	10		
5th	19	15th	9		
6th	18	16th	8		
7th	17	17th	7		
8th	16	18th	6		
9th	15	19th	5		
10th	14	20th	4		

Puntos Evento Principal

1st	46	11th	30	21st	20	31st	10
2nd	42	12th	29	22nd	19	32nd	9
3rd	39	13th	28	23rd	18	33rd	8
4th	37	14th	27	24th	17	34th	7
5th	36	15th	26	25th	16	35th	6
6th	35	16th	25	26th	15	36th	5
7th	34	17th	24	27th	14	37th	4
8th	33	18th	23	28th	13	38th	3
9th	32	19th	22	29th	12	39th	2
10th	31	20th	21	30th	11	40th	1

En caso de tener heat clasificatorios en **SKUSA México** se tomara los **Puntos de parrilla de series múltiples**

Todo piloto que tome la bandera verde en las sesiones clasificatorias recibirá puntos correspondientes al lugar en que hayan terminado.

603.3.1 Puntos de bonificación: El mejor clasificado puede ganar 10 puntos adicionales. La vuelta más rápida en Main puede ganar 10 puntos adicionales. Es posible que se ofrezca una bonificación de 100 puntos por lluvia a todos los conductores que completen al menos una vuelta completa después de que el director de carrera haya declarado la carrera como carrera bajo lluvia. Consulte el sitio web de cada evento para obtener detalles adicionales o puntos/premios específicos del evento. (**Skusa México no otorga puntos adicionales**)

603.3.1.1 Los empates para el mejor clasificado y la vuelta más rápida en los puntos de bonificación principales se romperán con los tiempos de vuelta 2.º más rápido, 3.º más rápido, etc.

603.3.2 Empates de campeonato: Se dividirán por el número de veces que un piloto ha vencido al otro en todos los eventos principales de la temporada. También se considerarán carreras eliminatorias/prefinales, si es necesario.

603.3.3 Descarte de fechas (Solo para SKUSA México): El campeonato Protour México constará de 10 rounds a lo largo de 5 fechas, de los cuales se descartarán los 2 rounds con el menor puntaje y a su vez no se podrán descartar los rounds que hayan tenido **DQ NO DESCARTABLE**. Los últimos 2 rounds podrán ser descartados siempre y cuando participen en estos.

603.4 Descalificación:

603.4.1 Los pilotos descalificados de la clasificación comenzarán en la parte trasera del siguiente heat de carrera.

603.4.2 Los pilotos descalificados de la primera carrera eliminatoria se colocarán al final de la siguiente eliminatoria.

603.4.3 Los conductores descalificados de un LCQ no son elegibles para avanzar a la siguiente carrera.

603.4.4 Los conductores descalificados del evento principal no reciben puntos ni otros premios.

603.4.5 Las DQ de conducta siempre serán más severas que las DQ técnicas.

603.4.6 Los DQ relacionados con las partes internas del motor (cilindro, cigüeñal, baleros, canastillas, biela, etc.); resultarán en una pérdida de puntos para todas las sesiones anteriores de la ronda o evento de varios días cuando estén bajo el mismo sello de motor.

- 603.5** **Banderas:** Cada competidor es responsable del cumplimiento de las siguientes señales de banderas. Cualquier piloto que cometa una infracción del procedimiento de señalización está sujeto a sanciones a discreción del Director de Carrera. **Cabe señalar que algunas banderas son "banderas de cortesía" y no obligatorias. Esto incluye, entre otras, las banderas mitad de Carrera, dos vueltas o blanca ultima vuelta.**
- 603.5.1** **Bandera Verde:** Se exhibe al inicio de la práctica o competencia. Si el juez de salida, después de dar la bandera verde, decide reiniciar, lanzará una bandera amarilla y roja o luces amarillas y rojas. Si esto sucede, todos los oficiales de pista ondearán una bandera amarilla.
- 603.5.2** **Ondear bandera amarilla:** Una bandera amarilla indica que hay un problema en el recorrido por delante. El conductor debe proceder con precaución y levantar la mano para señalar a los conductores que le siguen. Un conductor no debe rebasar a otro conductor desde el momento en que se muestra la bandera amarilla hasta que se elimine el incidente. Pasar con bandera amarilla dará lugar a penalizaciones.
- 603.5.3** **Bandera amarilla estatica:** Continuar a velocidad de carrera. Peligro mínimo por delante que requiere la atención del conductor en la siguiente curva.
- 603.5.4** **Banderas amarillas dobles:** Significa que pista completa esta en amarillo cuando se muestran banderas amarillas dobles en la línea de salida/meta y todas las curvas muestran banderas amarillas dobles. Todos los competidores se alinearán detrás del líder a un ritmo reducido constante y seguirán el procedimiento de reinicio. El incumplimiento de las dobles banderas amarillas resultará en bandera negra.
- 603.5.5** **Bandera Roja:** Indica que la carrera se detiene debido a una emergencia, clima u oscuridad. El conductor debe reducir la velocidad y estar preparado para detenerse donde le indiquen los oficiales, preferiblemente en la línea de salida/meta. Un conductor no puede ingresar a boxes ni trabajar en el kart a menos que el director de carrera le indique lo contrario. La carrera se reiniciará de acuerdo con [Seccion 602.10](#).
- 603.5.6** **Bandera Azul:** Indica que el conductor está siendo adelantado por un kart más rápido. El conductor al que se le muestra la bandera debe dejar espacio para el kart más rápido y señalar el lado más seguro para adelantar. El conductor no debe correr con el kart que lo a sobrepasado.
- 603.5.7** **Bandera Negra:** Una Bandera Negra indica que el conductor ha cometido una infracción. Si está disponible, se mostrará un letrero con el número del conductor para indicar el kart infractor. El conductor debe presentarse inmediatamente en boxes y detenerse cuando le indique un oficial de carrera. No responder a la Bandera Negra resultará en penalizaciones de vuelta o descalificación.
- 603.5.8** **Bandera Negra enrollada:** Una Bandera Negra enrollada puede mostrarse como advertencia de una infracción de conducción. Si el conductor no presta atención a la advertencia de Bandera Negra enrollada, se mostrará la Bandera Negra.
- 603.5.9** **Bandera negra con disco naranja:** Esta bandera indica un problema mecánico o falla en el kart del conductor, lo que hace que sea peligroso mantenerse en la pista. El conductor deberá presentarse inmediatamente en boxes.
- 603.5.10** **Bandera amarilla con franjas rojas (bandera de escombros):** Esta bandera puede exhibirse como bandera de cortesía y no siempre está disponible. Significa una reducción significativa de adherencia en la pista debido a la presencia de materiales extraños. Por lo general, se muestra hasta que todo el campo ha sido informado del peligro. Está permitido adelantar a otro conductor cuando se muestra esta bandera.
- 603.5.11** **Bandera Blanca:** Indica que la carrera tiene una vuelta más o señala ultima vuelta.
- 603.5.12** **Bandera a cuadros:** Se exhibe una bandera a cuadros al final de la competencia o práctica. Un piloto debe correr hasta la bandera a cuadros independientemente del número de vuelta.
- 603.5.13** **Banderas cruzadas:** Se muestra un conjunto de banderas cruzadas (verde y blanca) para indicar que la carrera está en la mitad del recorrido.

- 603.5.14** **Dos banderas verticales, una al lado de la otra:** Representa dos vueltas restantes en la carrera.
- 603.5.15** **Bandera a cuadros ondeando con una bandera negra:** Una bandera a cuadros exhibida al final de la competencia con una bandera negra indica que los resultados de esa sesión están bajo protesta y el resultado final está pendiente de la decisión del Director de carrera.
- 603.5.16** **Bandera de investigación:** Una bandera blanca y negra mostrada por el abanderado principal puede exhibirse inmóvil con un tablero numérico para informar al conductor que está bajo investigación por posible conducta antideportiva en la pista. La bandera de Investigación, convocada por aquellos oficiales aprobados por el Director de Carrera, es solo para fines informativos y no garantiza que se impondrá una penalización. Si la conducta antideportiva continúa por parte de un conductor bajo investigación, SKUSA se reserva el derecho de emitir la bandera negra si lo considera necesario.
- 603.6** **Penalizaciones:** La lista actualizada de penalizaciones en 604 será una guía general para todas las carreras de SKUSA tanto a nivel regional como nacional. El director de carrera en el sitio siempre tendrá derecho a realizar ajustes según sea necesario, dependiendo de la gravedad de la infracción y su impacto en el evento.
- 603.7** **Multas procesales:** Algunas infracciones pueden clasificarse como "procesales". Los conductores con infracciones de procedimiento pueden optar por pagar una multa monetaria equivalente a la tarifa de protesta de la serie o aceptar la sanción estándar. Las multas procesales deben pagarse dentro del plazo de protesta según la **Sección 109**, pero no se consideran protestas.
- 603.8** **Ajustes de penalización de SuperNats:** La naturaleza no progresiva de las carreras de serie de SuperNats requiere los siguientes ajustes.
- 603.8.1** "Pérdida de vuelta rápida" se reemplazará con una penalización de 4 posiciones en la parrilla solo para la Serie 1. Si la infracción fue de procedimiento, 603.7 aún se aplica.
- 603.9** **Abandonar la superficie de carrera durante la práctica:** Cuando un competidor abandona la superficie de carrera por cualquier motivo, su sesión ha terminado. Cualquier piloto que regrese a la pista estará sujeto a expulsión u otras sanciones que incluyen, entre otras, la pérdida de su próxima sesión de práctica.
- 603.10** Los mecánicos no pueden trabajar en los karts por ningún motivo durante una sesión de entrenamientos. Cualquier conductor que cometa una infracción estará sujeto a expulsión u otras sanciones que incluyen, entre otras, la pérdida de su próxima sesión de práctica.
- 603.11** Práctica Final: A veces llamada "hora feliz", esta sesión determina las posiciones en la parrilla y/o los grupos para la Clasificación. Por lo tanto, es una sesión oficial y está sujeta a las mismas penalizaciones que la Clasificación, a menos que se indique lo contrario

604 LISTA DE PENALIZACIONES

604.1 GENERAL

INFRACCION	ESPECIFICACION	PENALIZACION MÍNIMA
Conducta, comportamiento y deportividad		
Consumir bebidas alcohólicas y embriaguez durante las carreras	En cualquier momento	Descalificación/Expulsión del Evento y puede estar sujeto a sanciones adicionales.
Conducir bajo la influencia de sustancias ilegales		
Recogida de neumáticos tardía	Aplica para sábado	Pérdida de vuelta rápida en Clificación o Multa procesal
Neumaticos incorrectos de carrera	Carreras	Vea 306.8 y 306.8.3
No asistir a la junta de pilotos		Calif: Pérdida de (2) vueltas rápidas
Ingrese al control de Carrera	En cualquier momento	Exclusión del evento
Ataque verbal o físico hacia un oficial o competidor		
Haciendo caso omiso de las instrucciones del oficial	Clificación	Pérdida de vuelta rápida
	Carreras	10 segundos
Sellado del motor o etiqueta/sello del chasis inadecuados	Clificación	Pérdida de Vuelta Rápida o Multa Procesal
Escudo o cubiertas inadecuadas del motor	Clificación	Pérdida de Vuelta Rápida o Multa Procesal
	Carreras	Descalificación de Sesión o Multa Procesal
Cambio de motor o chasis aprobado	El piloto mantiene su puesto de salida	Penalización de 10 seg en la proxima carrera
Cambio de motor o chasis tardío/aprobado	El piloto conserva su puesto de salida	Penalización de 20 seg después de carrera Pérdida de vuelta rápida en clasificación
Cambio de motor, chasis o pipa sin autorización ni supervisión. Remover sello o etiqueta del motor, chasis o pipa sin autorización ni supervisión.	En cualquier momento	Descalificación de todas las sesiones anteriores y penalización de 10 segundos en la siguiente carrera.
Manipulación del sello del motor/escape	En cualquier momento	DQ para el día de la competencia
Colector/Restrictor de escape incorrecto o modificado	Practica final (happy Hour)	DQ del próximo día de competencia
	Calificacion/Carrera	DQ para el día de competencia
No se peso, peso debajo de lo establecido	En cualquier momento	Descalificación de la sesión
No se pesó Médico	En cualquier momento	Perdida de posicion en la Carrera
Paneles numéricos faltantes, incorrectos o no conformes	Práctica o Clificación	Pérdida de la Próxima Sesión o Pérdida de la Vuelta Rápida o Multa Procesal
	Carreras	3 segundos o multa procesal
No tener herramientas necesarias en tec como se describe en 602.12.14.2	En cualquier momen	1 Advertencia y luego multa procesal
“Euro-Swerve”	En cualquier moment	DQ para el día de competencia, Round o Evento

604.2 SEGURIDAD

INFRACCION	ESPECIFICACION	PENALIZACION MÍNIMA
Pérdida de: batería, peso, neumático/rueda, protector de cadena, tapa de distribución, tapa de embrague, cámara Montaje inadecuado de la cámara, pesos mal asegurados	Práctica 1-4 (viernes)	Pérdida de la siguiente sesión
	Practica 5 Happy Hour (Viernes)	Empezar en la parte trasera
	Warm up	Perdida vuelta rápida de calificación
	Clasificación y carreras	Descalificación de la sesión
Perdida de: resorte de retorno de carburador auxiliar, correa de batería adicional, cable de seguridad de freno, botella de desbordamiento del radiador y tanque de combustible, doble tuerca en el peso	Práctica 1-4 (viernes)	Pérdida de la siguiente sesión
	Practica 5 Happy Hour (Viernes)	Empezar en la parte trasera
	Warm up	Perdida vuelta rápida de calificación
	Clasificación y carreras	Descalificación de la sesión
Batería o peso no marcado con el número de kart apropiado	Práctica/Warm Up/Clasificación	Pérdida de la siguiente sesión o pérdida de la vuelta rápida o Multa Procesal
	Practica 5 Happy Hour	Empezar en la parte trasera
	Carreras	10 segundos o Multa Procesal
Equipo de seguridad no conforme (Section 106)	Práctica/Clasificación	Pérdida de la siguiente sesión o pérdida de la vuelta rápida
	Sesión antes de la carrera	Empezar en la parte trasera
	Carreras	Descalificación de la sesión
Pérdida o rotura de carrocería	Nariz/Laterales/Trasero/Carenado	Retiro de la sesión o mover al final de la clase
Pipa, silenciador o tubo conector mal fijado	En cualquier momento	
Pasando bajo amarillo	Práctica	Eliminación o pérdida de la próxima sesión
	Calificación	Pérdida de vuelta rápida
	Carreras	10 segundos
Reingreso inseguro	Práctica	Eliminación de la sesión
	Calificación	Pérdida de vuelta rápida
	Carreras	10 segundos
Dejar/Abandonar Kart en Pista (excepto médico)		Descalificación de la sesión y retraso en la recuperación del kart

604.3 CALIFICACION

INFRACCION	ESPECIFICACION	PENALIZACION MÍNIMA
Push-back Bumper	Por Incidente	Pérdida de vuelta rápida
Responsable de incidente	Por Incidente	
Límites de pista	Calificación	

604.4 INICIO DE CARRERA

INFRACCION	ESPECIFICACION	PENALIZACION MÍNIMA
Robo de arranque		3 Segundos
Empujar en el arranque		3 Segundos
Fregar neumaticos/llantas	Despues del cono de compromise	3 Segundos
Fuera del carril / cajon de arranque	2 llantas	3 Segundos
	4 llantas	5 Segundos
Avanzando después del cono de compromiso		10 Segundos
Manipular el arranque		10 Segundos

604.5 COMPETENCIA

INFRACCION	ESPECIFICACION	PENALIZACION MÍNIMA
Push-back bumper	Un lado	3 Segundos
	Dos lados	6 Segundos
Responsabilidad de incidentes y PBB	Una penalización RI y PBB	6 Segundos
Responsabilidad del incidente	Descuidado	5 Segundos
	Imprudente	10 Segundos
	Peligroso	Descalificación de la sesión
Impedir "conducir hacia abajo"		3 Segundos
Bloqueo		3 Segundos
Límites de pista (donde se especifique)		3 Segundos
Cortar pista	si se gana ventaja	5 Segundos
Trabajando en Kart bajo Bandera ROJA		Descalificación de la sesión
Tocando PBB comprometido		Descalificación para el día de la competición
Conducta antideportiva		Descalificación de la sesión

SUPERKARTS! USA

REGLAS Y REGULACIONES

800 FOTOS E ILUSTRACIONES

801 INSTALACION DEL SELLO DE CHASIS

Consulte la [Section 252](#) para detalles específicos.



802 SELLADO DE MOTOR PARA SWIFT, KA100, X30

Consulte la [Section 253](#) para detalles específicos.



Instalación del sello del motor



Instalación del sello del carburador



Instalación de sellos de pipa

803 FOTOS DE MOTORES (VARIOS)

803 Medida de la barra de láminas. Consulte [402.2.4.2](#) para obtener detalles específicos.



Medición de la barra de láminas.

SUPERKARTS! USA

REGLAS Y REGULACIONES

1000 ÚLTIMAS ACTUALIZACIONES (ARCHIVO)

09/30/2025

109.8 (Revisado)	Protestas por "Falta de sanción": Al presentar una protesta por una infracción en la pista en su contra , que no haya sido llamada por los oficiales, el competidor debe hacerlo dentro de los 15 minutos posteriores a la publicación de los resultados oficiales.
109.8.1 (Agregado)	No se aceptarán protestas por "Falta de Sanción" de competidores que no estén directamente involucrados en un incidente.
109.8.2 (Agregado)	No se aceptarán protestas por "Falta de Sanción" por infracciones técnicas. Consulte la sección 109.3 .
305.7 (Agregado)	Los cilindros maestros que emplean solo un perno de montaje deben tener al menos un perno de 8 mm de diámetro y este perno debe tener un pasador.
307.2.2.2 (Revisado)	...También se permiten soportes de cámara soldados directamente al radiador o soportes metálicos sólidos que se sujetan al radiador .
401.7.1 (Agregado)	Se permite un cambio de carburador con la autorización del Director Técnico sin penalización. Los cambios adicionales de carburador deben seguir las mismas reglas y penalizaciones que un cambio de motor.
401.10.1 (Revisado)	Procedimiento de comprobación del squish: <ul style="list-style-type: none">Revisado el 12/5: Pase el pistón por el punto muerto superior y mida a lo largo del área aplastada. Repita el proceso en el otro lado usando otra pieza de soldadura.El aplastamiento en ambos lados se puede comprobar en varias posiciones y todas deben cumplir con las especificaciones definidas para el motor en cuestión (no un promedio).
402.2.4.2 (Agregado)	La barra de lengüeta debe tener un espesor máximo de 0,070" (1,8 mm) medido como se indica en la artículo 803.1. No se permite el uso de tornillos de sujeción sueltos. No se permite el uso de sellador de roscas en los tornillos. Los agujeros de 0,130" (3,3 mm) están prohibidos.
402.5 (Revisado)	Embrague : OEM según PDF del fabricante del motor. Se permiten rodamientos de jaula de rodillos largos (D-75598) y cortos (B-55598). El modelo corto requiere una junta tórica (A-60565).
402.11.1 (Revisado)	Swift : NGK BR_EG / B_EG o DENSO W_ESZU / IW31 o Autolite AR50 / AR51 / AR52 / AR53
602.14.7 (Revisado)	Calentamiento de Neumáticos : No es conforme fregar , calentar o entibiar los neumáticos, de ninguna manera, en boxes, prepllilla o parrilla.
602.15 .5.1 (Agregado)	Cualquier contacto que resulte en un cambio de posición puede resultar en una penalización.
602.15.10 (Agregado)	"Euro-Swerve" : Un movimiento brusco con el kart para intentar asustar, intimidar, ralentizar o provocar una reacción adversa a otro competidor, que puede o no resultar en contacto, resultará en la exclusión del día, ronda o evento.
603.3.3 (Revisado)	Todas las rondas son descartables al calcular los puntos del campeonato. Se podrán aplicar penalizaciones adicionales cuando corresponda, excepto los DQ NO DESCARTABLES , estarán marcados en rojo en la lista

	de penalizaciones
604.1 (Revisado)	Las referencias a las penalizaciones por neumáticos de carrera incorrectos se corrigieron a 306.7 y 306.7.3. Se añadió la penalización por «Euro-Swerve».
803 / 803.1 (Agregado)	Se creó la sección 803 FOTOS DE MOTORES VARIOS . Se agregó la foto de la medida de la barra de láminas.

04/21/2025

106.2 (Revisado)	Normas de seguridad para cascos actualizadas.
108.3 (Revisado)	Notificación de sanción: Si un piloto recibe una penalización, esta se publicará en la app de SKUSA, visible desde dispositivos móviles. Podrá verla después de finalizar la sesión y antes de la siguiente sesión de parrilla. Las penalizaciones se publican al final de los resultados, en la sección de anuncios...
108.3.1 (Agregado)	Debido a la reciente pérdida de la plataforma RaceHero, usaremos nuestro canal de WhatsApp para publicar los resultados. Encontrará enlaces y códigos QR en nuestro sitio web y en la programación de eventos.
109.2 ((Error tipográfico corregido 25/4))	Plazo de presentación de protestas: Las protestas relacionadas con las especificaciones o la conducta de los pilotos deben ser presentadas por un participante de la misma categoría y deben enviarse por escrito al oficial correspondiente (Comisario de Sanciones, Director de Carrera o Director Técnico) dentro de los 30 minutos posteriores a la publicación de los resultados oficiales en la aplicación SKUSA . Si se presenta una protesta de "no-call", el plazo de presentación es de 15 minutos. Consulte el artículo 109.8 para obtener más información.
109.8 (Agregado)	Protestas por falta de sanción: Al presentar una protesta por una infracción no sancionada por los oficiales, el competidor debe hacerlo dentro de los 15 minutos posteriores a la publicación de los resultados oficiales. SKUSA citará al otro competidor, quien tendrá 15 minutos para presentarse en la oficina del Comisario de Sanciones. Los oficiales de carrera revisarán cualquier video convincente del incidente, además de las declaraciones de ambas partes. Independientemente de si la protesta resulta en una sanción o no, la decisión será definitiva.
110.1 (Revisado)	Los formularios de apelación están disponibles a través de un funcionario designado de SKUSA. Se se considerará cualquier video oficial convincente en el proceso de apelación.
110.2 (Removido)	Las apelaciones en eventos Pro Tour, SuperNationals u otros eventos nacionales sancionados por SKUSA que afecten la clasificación final se resolverán antes de la presentación en el podio.
252.1 (Revisado)	La etiqueta del chasis debe colocarse a la derecha del conductor, detrás del yugo del eje, alrededor del tubo de chasis. Se deben usar los sellos emitidos en cada evento. Se deben retirar todos los sellos viejos.
253.1 (Revisado)	...Un sello de motor mal instalado puede resultar en una sanción procesal. Se deben usar los sellos emitidos en cada evento. Se deben retirar todos los sellos viejos.
253.2 (Revisado)	Se ha revisado por completo la sección 253.2 sobre el sellado de los motores Swift, KA100 y X30. Para evitar confusiones, se han eliminado por completo los antiguos procedimientos de sellado.
253.3 (Revisado)	Motores SSE y KZ: Calcomanías de sellado con código de barras SKUSA. Una calcomanía en el cilindro y otra en el cárter.
253.4 (Revisado)	Motores Honda Stock: Se debe perforar un espárrago/tuerca del cilindro y un espárrago/tuerca de la culata para sellar. La tuerca de la culata está sellada a la tuerca del cilindro.

303.4 (Revisado)	Reparación o reemplazo de chasis: La aprobación final recae en el Director Técnico del evento. Si se aprueba un cambio de chasis, el competidor comenzará en la parte trasera de la siguiente sesión de competencia. Si se aprueba, el competidor recibirá una penalización en la siguiente sesión de competencia. El Las solicitudes de reemplazo de chasis no autorizadas o tardías resultarán en una penalización.
307.7 (Revisado)	Captura de fluidos: se requiere un tanque/contenedor de recolección funcional en el tanque de combustible y el radiador para el desbordamiento.
307.13 (Revisado)	Caja de Aire o Filtro de Aire: La caja de aire o el filtro de aire deben permanecer instalados e intactos durante todas las sesiones de competencia hasta la inspección técnica. Una caja de aire o un filtro de aire desprendidos resultarán en una penalización de descalificación. Sin embargo, si se desprendieran en la pista, se podría mostrar una bandera negra mecánica. Si se muestra una bandera negra mecánica y se obedece, el competidor recibirá puntos o tiempo de clasificación hasta la vuelta donde se mostró la bandera. Si no se obedece, el competidor no recibirá puntos ni tiempo para esa sesión y podría estar sujeto a penalizaciones adicionales. La ausencia de una bandera negra mecánica no exime al competidor de su responsabilidad de tener la caja de aire instalada e intacta en la inspección técnica. Las cajas de aire o los filtros de aire no podrán reinstalarse hasta después de la inspección técnica posterior a la carrera.
401.1.3 (Agregado)	Cualquier elemento cuya forma o perfil no se pueda verificar debido a una acumulación excesiva de carbonilla puede ser motivo de descalificación. Algunos ejemplos son (pero no limitado a) la culata, los colectores y la cabeza del pistón.
401.1.4 (agregado)	La acumulación excesiva de carbón en los puertos de escape, que se considere que reduce el área del puerto de fábrica en un 25 % o más, será motivo de descalificación. Esto incluye la entrada del puerto (revestimiento), así como los conductos. Además, la acumulación de carbón en la parte superior de los puertos, que podría obstruir el uso del medidor de tope de 0,2 mm x 5 mm utilizado para documentar la duración del escape, como se indica en los documentos de la ficha de fábrica, también puede ser motivo de descalificación. Asegúrese de que su equipo esté limpio y cumpla con las normas.
401.7 (Revisado)	Reparación o reemplazo de motor: Los competidores deben solicitar permiso al Director Técnico para reparar o reemplazar su motor. Si se les permite, podrán cambiar su motor una vez por ronda o evento. Si se aprueba, el competidor recibirá una penalización en la siguiente sesión de competencia. El reemplazo de motor no autorizado resultará en una penalización.
402.2.4 (Revisado)	Ensamblaje de la jaula de láminas: Las placas de la jaula de láminas deben permanecer tal como se fabricaron y no deben modificarse de ninguna manera. Orificios de 0,130" (no pasa). Los tornillos deben tener el mismo tamaño que los de fábrica y no pueden modificarse. Los tornillos de láminas no son técnicos.
402.2.4.1 (Revisado)	...Cualquier medición por debajo de cero será ilegal. Debe estar presente la marca IAME de fábrica. Los pétalos pueden compararse con una pieza de fábrica conocida.
402.17 (Removido)	Los tornillos de jaula de lengüeta no son tecnología.
403.1 (revisado)	...La imposibilidad de hacerlo podría resultar en la descalificación. Solo se permite sellar un motor. Dos motores y un chasis. Consulte también 401.7 (motor) y 102.1, 107.6 y 303.1 (chasis).
604.2 (Revisado)	Varias actualizaciones de las sanciones. Algunas nuevas, otras de "limpieza".
802 (Revisado)	Las fotos antiguas de instalación del sello fueron reemplazadas por otras nuevas para el motor, el carburador y la pipa.
803 (Removido)	Ya no es necesario porque las fotos en 802 se aplicarán a todos los motores directos.

02/13/2025

109.1 (Revisado)	Las protestas deben presentarse por escrito, por el competidor que las presenta, en un formulario de protesta aprobado por SKUSA para su consideración. No se pueden presentar protestas por incumplimientos de la competencia. Los formularios de protesta están disponibles a través de un funcionario designado de SKUSA. Solo se considerará cualquier video oficial convincente como parte del proceso de protesta. Los participantes podrán presentar un máximo de (1) protesta por día de competencia.
307.2.1 (Revisado)	Identificación: Es responsabilidad exclusiva de los competidores marcar claramente sus cámaras con su número de kart. La pérdida de la cámara en la pista resultará en una penalización. Las cámaras no se devolverán al competidor hasta después del evento.
401.3 (Revisado)	Gráficos, pintura, recubrimientos: No se permite alterar la refrigeración ni el flujo de aire. Se limita a una calcomanía en el lado izquierdo y derecho de la culata o del cilindro. No se permiten cubiertas, protectores ni dispositivos de retención de calor adicionales. Se permite la aplicación razonable de calcomanías publicitarias. La decisión final recae en el director técnico.
401.7 (Revisado)	Reparación o Reemplazo de Motor: Los competidores deben solicitar permiso al Director Técnico para reparar o reemplazar su motor. Si se permite, podrán cambiar el motor una vez por ronda o evento. La aprobación solo se otorgará para reparar daños, no para mantenimiento. La aprobación debe obtenerse antes de manipular el sello o la pintura. La responsabilidad de demostrar los daños recae en el competidor. Si no puede demostrar los daños, el Director Técnico del evento podrá aprobar un motor adicional (2 en total). Si se aprueba el cambio de motor, el competidor comenzará en la parte trasera de la siguiente sesión de competencia. El Las solicitudes de reemplazo de motor no autorizadas o tardías resultarán en una penalización.
401.7.1 (Removido)	El permiso para un cambio de motor debe solicitarse a más tardar al inicio de la cuarta sesión en pista, después de la última sesión en pista del competidor solicitante. En los SuperNats, debe solicitarse a más tardar al inicio de la tercera.
402.2.1 (Revisado)	Carburadores: OEM tal como los suministra el fabricante del motor. Se pueden utilizar tornillos superiores (6) y tornillos de tapa de entrada de repuesto cuando se mantiene el tamaño de fábrica.
402.11 (Revisado)	NGK 6061-10 se agrega a la lista de bujías permitidas para los motores KA100, X30 y SSE.
602.1.2 (Revisado)	Se aclaró que las herramientas están permitidas en Pre-parrilla y no en parrilla.
602.8.2.4 (Revisado)	Salida abortada: Una salida abortada resultará automáticamente en la reducción de la carrera en una (1) vuelta en las semifinales/eliminatorias o (2) vueltas en las finales.
602.15.5 (Revisado)	Conducción brusca: cambio de verbo de contacto evitable a "responsabilidad por incidente"
603.11 (Agregado)	Práctica Final: A veces llamada "hora feliz", esta sesión determina las posiciones en la parrilla y/o los grupos para la Clasificación. Por lo tanto, es una sesión oficial y está sujeta a las mismas penalizaciones que la Clasificación, a menos que se indique lo contrario.
604.1 (Revisado)	La falta de asistencia a la sesión informativa para conductores se cambió a pérdida de (2) vueltas rápidas en la clasificación
604.1	Si bien un cambio de motor solía resultar en la salida desde atrás, ahora mantendrá su posición en la

(Revisado)	parrilla y recibirá una penalización de 10 segundos en la siguiente carrera. Se ha consolidado la redacción sobre cambios de motor y chasis sin supervisión/sin aprobación, y la retirada de sellos/etiquetas de motor, chasis y pipa.
604.2 (Revisado)	Revisado para incluir "Warm-Ups" con práctica antes de la clasificación.
603.3 (Revisado)	Cambio de contacto evitable a "responsabilidad del incidente"

10/09/2024

303.5.1 (Revisado)	...(b) parachoques delantero y trasero homologados por CIK, IKE, WKA o SKUSA; y no pueden ser del tipo de barra totalmente metálica;
303.5.2 (Revisado)	Toda la carrocería debe permanecer instalada e intacta durante todas las sesiones de competición hasta la inspección técnica. La carrocería desprendida es motivo de descalificación y dará lugar a una penalización. Sin embargo, si se desprendió en la pista o no se encuentra durante una sesión de competición, y si las condiciones de la pista lo permiten, al competidor se le puede mostrar una bandera negra y/o ser descalificado se le puede mostrar una bandera negra mecánica. Si se muestra una bandera negra mecánica y se obedece, el competidor recibirá puntos y/o tiempo de clasificación hasta la vuelta en la que se mostró la bandera. Si no se obedece, el competidor no recibirá puntos ni tiempo para esa sesión, será descalificado y podrá estar sujeto a penalizaciones adicionales. La ausencia de una bandera negra mecánica no anula la responsabilidad del competidor de tener la carrocería instalada e intacta en la inspección técnica. No se puede reinstalar ninguna carrocería hasta después de la inspección técnica posterior a la carrera.
303.8 (Revisado)	Arandelas de asiento: cualquier punto de fijación del chasis al asiento o del puntal del asiento al asiento requerirá un mínimo de una arandela de respaldo de acero o aluminio de 35-30 mm de diámetro por sujetador para eliminar posibles roturas.
306.6 (Removido)	Cualquier disputa relacionada con la circunferencia u otra medida de los neumáticos debe resolverse antes de abandonar el mostrador de neumáticos después de retirar los neumáticos de la competencia. No se permitirán cambios ni reemplazos una vez que los neumáticos abandonen el área de retiro. Se recomienda que se lleve una cinta métrica y un marcador al mostrador de neumáticos al retirar los neumáticos.
402.2.1 (Revisado)	Se agregó al final de los carburadores . Se pueden usar tornillos de tapa y de cabeza de repuesto cuando se mantiene el tamaño de fábrica.
402.11 (Revisado)	Se agregaron varias bujías a KA100, X30 y SSE. Se revisó el formato.
402.12 (Revisado)	Tapas de bujías: Solo se permiten las siguientes: PVL/ Selettra (IAME, pieza 10544), NGK (pieza TB05EMA) y K+S (pieza 10-3121MA).
602.7.1 (Revisado)	Inicio con bandera: una vez que el campo está listo, el banderillero levantará su mano que no tiene la bandera verticalmente, con la bandera verde apuntando hacia abajo y al lado de su pierna, para señalar una "ventana" de conteo de cinco segundos. El banderillero lanzará la bandera verde en cualquier momento dentro de la ventana de cinco segundos. Cualquier movimiento hacia adelante después de que el banderillero levante su mano que no tiene la bandera resultará en una penalización de robo de arranque.
602.7.3 (Agregado)	Posición en la parrilla: cada posición en la parrilla estará definida por una marca o línea. Se considera que un piloto ocupa su posición en la parrilla cuando esta marca o línea se encuentra entre el parachoques y el neumático delanteros. Comenzar desde fuera de su posición en la parrilla resultará en una penalización.

604.1 (Revisado)	Se agregó una referencia a las sanciones por neumáticos de carrera incorrectos
604.2 (Revisado)	Se revisaron y aclararon las sanciones por desprendimiento del carenado delantero

05/01/2024

105.4.1 (agregado)	Si un competidor rechaza el transporte al hospital después de haber sido atendido por los médicos en el lugar, no se le permitirá continuar compitiendo ese día hasta que un médico le proporcione la autorización médica.
202.2 (revisado)	La especificación de combustible cambió a Sunoco 112 Supreme
202.3 (agregado)	Práctica oficial: Todos los competidores deben utilizar las especificaciones designadas de combustible, aceite y neumáticos apropiados para la serie y su clase. Cualquier día de práctica realizado por SKUSA se considerará "oficial".
202.4 (agregado)	Práctica no oficial: Cualquier día de práctica realizado en la pista o instalación se considera "no oficial". Correspondrá a la pista especificar si se requerirán las especificaciones de combustible, aceite y/o neumáticos.
302.1.4 (revisado)	Pesos: Todos los pernos de montaje de los pesos deben tener tuercas dobles (dos tuercas atascadas entre sí) o una tuerca con cable de seguridad o pasador a través de un perno perforado. Si se montan en el asiento, se deben utilizar arandelas grandes con un diámetro mínimo de 1,5" para evitar que los sujetadores atraviesen el asiento. Todos los pesos DEBEN estar pintados o recubiertos de plástico de color blanco y marcados con el número de kart apropiado... Los pesos no pintadas o marcadas con el número de kart apropiado darán lugar a una penalización procesal.
306.8.1 (revisado)Para las clases a las que se les asignan dos juegos de neumáticos de carrera, estos deben ser nuevos en la Clasificación para ambas Rondas del Evento, a menos que los parámetros de clase especifiquen lo contrario.
306.8.3 (agregado)	Cuando, <u>y sólo cuando</u> , los neumáticos apropiados para el domingo se utilicen en la clasificación del sábado, se impondrá al competidor una multa procesal en lugar de una descalificación. Esos neumáticos se convertirán en neumáticos del sábado y el otro juego se convertirá en neumáticos del domingo.
307.1 (revisado)	Adquisición de datos: los dispositivos de adquisición de datos están permitidos en todas las clases con las siguientes restricciones. Están prohibidos los sistemas que puedan modificar, controlar o monitorear el tiempo de encendido, las relaciones de aire y/o combustible, el control de tracción, la posición de los frenos y/o del acelerador.....
307.2.1 (revisado)	Identificación:La pérdida de la cámara en la superficie de carrera podrá resultar en una penalización. incluyendo pérdida de posiciones, pérdida de puntos y/o multas monetarias.
402.2.4 (revisado)	Ensamble de la caja de petalos:Las petalos deben ser OEM. Se permite lijado SÓLO en el lado opuesto a la marca de identificación IAME. El logo IAME no debe modificarse y debe ser visible. Lijar, cortar o eliminar cualquier material es ilegal.....
402.2.4.1 (agregado)	Los pétalos se medirán en toda la superficie del pétalo utilizando un calibre a vernier. El calibrador debe verificarse utilizando una hoja con calibre de espesores de 0,012". El calibrador debe ponerse a cero utilizando una hoja con calibre de espesores de 0,012". Cualquier medición bajo cero será ilegal. Debe estar presente la marca IAME de fábrica.

403.2 (revisado)	Medición del puerto: Esta cuña debe colocarse en su posición a través del interior del cilindro o a través del conducto del puerto de escape a verificar. No será obligatorio en ningún caso colocar la cuña en posición horizontal o vertical.....
601.6 (agregado)	Delegado de sanciones: El delegado de sanciones se encarga de las presentaciones de protestas y del cobro de multas procesales. El delegado de sanciones garantiza que las protestas y las multas procesales se hayan presentado o pagado según el período de protesta definido en 109.1.
601.7 (agregado)	Delegado de PBB: El delegado de PBB maneja las protestas de PBB y la revisión de la evidencia en video de la competencia de acuerdo con 109.6.
602.8.2.4	Salida abortada: Una salida abortada resultará automáticamente en la reducción de la carrera en dos (2) vueltas.
602.13.1.1 (agregado)	Cuando existen condiciones climáticas y/o de pista inclementes o impredecibles, la duración de la carrera puede cambiarse de vueltas a tiempo + vueltas.
603.9 (agregado)	Abandonar la superficie de carrera durante la práctica: Cuando un competidor abandona la superficie de carrera por cualquier motivo, su sesión ha terminado. Cualquier piloto que regrese a la pista estará sujeto a expulsión u otras sanciones que incluyen, entre otras, la pérdida de su próxima sesión de práctica.
603.10 (agregado)	Los mecánicos no pueden trabajar en los karts por ningún motivo durante una sesión de entrenamientos. Cualquier conductor que cometa una infracción estará sujeto a expulsión u otras sanciones que incluyen, entre otras, la pérdida de su próxima sesión de práctica.
604.1	Se agregó " MÍNIMO " a la columna PENALIDAD.
604.5 Agregado	
604.1 Agregado	Se agregó una penalización específica por encabezado/restrictor incorrecto o modificado
604.2 Agregado	Se agregó la pérdida de la cubierta del embrague, la cámara, el cable de seguridad del freno faltante y pesos incorrectamente asegurados. Se modificó la tabla de sanciones para los detalles y sanciones por "Pérdida de" y "Falta" para hacerlos más claros. Penalización revisada por Batería/Peso no marcado con el número de kart durante una carrera de DQ a 10 segundos.

12/6/23

101.1 (revisado)	Espíritu e intención: Se agregó la siguiente oración. La interpretación final de estas reglas recae en SKUSA, no en el competidor.								
109.7 (agregado)	Errores y omisiones: Durante una protesta, en el caso de un error administrativo o la identificación errónea de un kart puede resultar en la anulación de una penalización. En estos casos, esta protesta no contara para la protesta permitida por dia del o los competidores.								
201.1 (revisado)	Clases Nacionales: actualizadas para reflejar el cambio de nombre de X30 Sr a Pro X30 y números de kart revisados para Micro, Pro X30 y Pro Shifter (No apilca para Mexico)								
302.1.4 (revisado)	Pesos: Todos los tornillos de montaje de las plomos deben tener tuercas dobles (dos tuercas apretadas entre sí) o una tuerca con cable de seguridad o pasador a través de un tornillo perforado. Si se montan en el asiento, se deben utilizar rondanas grandes para evitar que los sujetadores atraviesen el asiento. Los plomos DEBEN estar pintadas o plastificadas en color blanco y marcadas con el número de kart correspondiente. Este debe ser el único número y debe ser legible, visible para inspección y en colores contrastantes que sean fáciles de leer. Si se utiliza cinta, debe ser de color sólido. Los plomos de menos de 7 libras (3.18 kg) se pueden asegurar con un tornillo de 5/16" (8 mm). Las plomos que pesen 7 libras (3.18 kg) o más deben asegurarse con dos tornillos de 5/16" (8 mm). Las piezas de plomos apiladas que suman más de 7 libras (3.18 kg) requieren dos tornillos de 5/16" (8 mm). La pérdida de plomo o sujeción inadecuada durante cualquier sesión en pista dará lugar a una penalización. Los plomos no marcados con el número de kart apropiado darán lugar a una penalización de procedimiento								
305.6 (agregado)	Esta parte de 305.5 se movió para crear 305.6 y luego se revisó de la siguiente manera. La conexión entre el pedal del freno y los cilindros maestros debe consistir en una varilla sólida y un cable de seguridad con un diámetro mínimo de 1,8 mm. La falta de cable de seguridad dará lugar a una sanción.								
308.7 (revisado)	Captura de fluido: Se requiere un tanque/contenedor de captura funcional en el radiador para la recuperacion de liquidos.								
402.3.1 (revisado)	Montaje: Deben fijarse de una de las siguientes maneras: (1) Caja IAME de fábrica y correa de velcro con una brida de 175 lb, o (2) Caja de baterías no original con un mínimo de dos bridas de 175 lb, al menos uno de los cuales está instalado alrededor del chasis. Todas las baterías deben estar etiquetadas con el correspondiente número de kart. Este debe ser el único número y debe ser legible, visible para inspección y en colores contrastantes que sean fáciles de leer. Las baterías que no estén marcadas con el número de kart correspondiente darán lugar a una sanción de procedimiento.								
402.4 (agregado)	Max Bore: <table border="1"> <tr> <td>SWIFT</td> <td>KA100</td> <td>X30</td> <td>SSE</td> </tr> <tr> <td>1.663" No-Go</td> <td>1.918" No-Go</td> <td>2.140" No-Go</td> <td>2.531" No-Go</td> </tr> </table>	SWIFT	KA100	X30	SSE	1.663" No-Go	1.918" No-Go	2.140" No-Go	2.531" No-Go
SWIFT	KA100	X30	SSE						
1.663" No-Go	1.918" No-Go	2.140" No-Go	2.531" No-Go						
602.7 (renumerado)	La sección ' 602.7 Salidas de carrera ' se eliminó y ahora es 602.7 arranque parado y 602.8 arranque lanzado , etc. Esto se hizo para reducir el número de reglas en estas secciones.								
602.8.2.1 (revisado)	Formación: Se añadió la siguiente frase. Una vez que el contingente haya alcanzado el Cono de Compromiso, el calendar neumáticos ya no está permitido y resultará en una penalización.								

602.8.2.3 (agregado)	Manipulación de la salida: Cuando las acciones de un competidor interrumpen los procedimientos normales de salida, se impondrá una penalización por manipulación de la salida. Esto incluye, entre otros, cualquier cambio de ritmo o la creación de grandes diferencias con los competidores delante y detrás del piloto que lo provoca, lo que le obligará a usted mismo o a otros competidores a salir de sus posiciones adecuadas.
602.8.2 (renumerado)	Después de que se agregó " Manipulación de la salida " en 602.8.2.3 , las reglas posteriores se mantienen según corresponda, comenzando con 602.8.2.4 Inicio abortado .
603.5 (revisado)	Banderas: Se añadió la siguiente frase. Cabe señalar que algunas banderas son "banderas de cortesía" y no obligatorias. Esto incluye, entre otras, las banderas mitad de Carrera, 2 vueltas o blanca ultima vuelta.
603.7 (revisado)	Multas Procesales: Se revisó la siguiente oración. Las multas procesales deben pagarse dentro del plazo de protesta según la Sección 109, pero no se consideran protestas.
604.2 (actualizado)	SEGURIDAD: Penalizaciones actualizadas respecto a recuperador de líquidos y baterías o plomos no marcados con el número de kart.
604.4 (actualizado)	INICIO DE CARRERA: Se añaden 10 segundos de penalización por manipular la salida.
1000 (actualizado)	ACTUALIZACIONES ANTERIORES MOVIDAS AL FINAL DEL REGLAMENTO

10/2/2023

301.3 (revisado)	Números y colores del panel: Los números serán negros sobre un fondo amarillo, tendrán al menos 5,5" (5,0" para Micro y Mini Swift) de alto y tendrán un trazo de 2 cm (.787") de ancho representado con una fuente Arial. No se permiten números sombreados o delineados. El número de competición estará bordeado por un fondo amarillo de 1 cm (.393") como mínimo. Deberán estar colocados antes de cualquier sesión oficial, tanto en el panel delantero como en el trasero, así como en ambos lados hacia la parte trasera de la carrocería. El conductor es responsable de garantizar que los números requeridos estén siempre claramente visibles para los cronometradores y oficiales.
302.1.4 (revisado)	Pesas: Pernos de montaje de pesas, tuercas dobles o tuerca con cable de seguridad. Si se montan en el asiento, se deben utilizar arandelas grandes para evitar que los sujetadores atraviesen el asiento. Las pesas DEBEN estar pintadas de blanco y marcadas con el número de kart correspondiente. Los pesos de menos de 7 libras se pueden asegurar con un perno de 5/16" (8 mm). Las pesas que pesen 7 libras o más deben asegurarse con dos pernos de 5/16" (8 mm). La pérdida de peso o sujeción inadecuada durante cualquier sesión en pista dará lugar a una penalización. La pérdida de un peso dará lugar a una penalización. Los pesos no marcados con el número de kart apropiado darán lugar a una penalización.
402.12 (revisado)	Tapas de bujías: Solo se permiten los siguientes: PVL (pieza IAME n.º 10544) o NGK (pieza n.º TB05EMA) y K+S (pieza n.º 10-3121MA).
603.4.6 (agregado)	Los DQ relacionados con el motor resultarán en una pérdida de puntos para todas las sesiones anteriores de la ronda o evento de varios días cuando estén bajo el mismo sello.
604.1 (revisado)	Penalización agregada (1 advertencia y luego multa procesal) por no tener herramientas necesarias en TEC según 602.12.14.2

604.2 (revisado)	Pérdida de batería, falta correa de batería adicional, batería o peso no marcado con el número de kart apropiado.
1000 (actualizado)	ACTUALIZACIONES ANTERIORES MOVIDAS AL FINAL DEL REGLAMENTO

6/15/2023

201.1 (revisado)	SSE eliminado de Pro Shifter
301.3 (revisado)	Números y colores del panel: Los números serán negros sobre un fondo amarillo, tendrán al menos 15 cm (5,9" // mínimo 5" para Micro/Mini Swift) de alto y tendrán un trazo de 2 cm (0,787") de ancho representado con una fuente Arial. No se permiten números sombreados o delineados. El número de competición estará bordeado por un fondo amarillo de 1 cm (.393") como mínimo. Deben estar colocados antes de cualquier sesión oficial, tanto en el panel frontal como en el trasero, así como en ambos lados hacia la parte trasera de la carrocería. El conductor es responsable de garantizar que los números requeridos estén siempre claramente visibles para los cronometradores y oficiales.

303.1.1 (agregado)	El chasis incluye el marco, el soporte/montaje del asiento principal y los casetes traseros. Los puntales de los asientos auxiliares no se consideran parte del marco o chasis.
307.2.2.2 (revisado)	Las cámaras se pueden montar en el panel frontal (si la placa de matrícula no está oculta), los rieles del marco principal, el puntal del asiento soldado, el chasis o los componentes principales del chasis. También se permiten soportes de cámara soldados directamente al radiador.
Various SSE	402.15 Sincronización de encendido - SSE: Open-0.090" BTDC Max 402.21 [Puerto de Escape] - SSE 1.200" 402.23 [Mín. aplastamiento de cabeza] - Open-0.039"
602.14.6 (revisado)	Bloqueo: Se considera bloqueo cuando un piloto realiza más de un movimiento fuera de la línea de carrera preferida en una recta determinada.
604.1 (actualizado)	Se agregaron sanciones por paneles de números faltantes, incorrectos o que no cumplen con los requisitos.
604.4 (revisado)	Fregado de neumáticos: Despues de la formación del cono de compromiso
1000 (actualizado)	ACTUALIZACIONES ANTERIORES MOVIDAS AL FINAL DEL REGLAMENTO

5/9/2023

El siguiente procedimiento se agregó originalmente con la actualización 5/I, pero desde entonces se revisó (resaltado en naranja)

402.14.1 (agregado y REVISADO)	Procedimiento de inspección: Instale un indicador de cuadrante en el orificio de la bujía y póngalo a cero en el punto muerto superior. - Gire el motor al menos dos vueltas del indicador antes del PMS (aprox. 0.200") - Gire el motor en la dirección de funcionamiento hasta que la aguja simplemente llega a 0.106" BTDC (máximo) y se detiene; en este punto, la delgada línea trazada en el volante de aluminio debe golpear en algún lugar dentro de la línea moldeada más ancha en el estator, o en cualquier lugar después de la línea (con la rotación en marcha).
--	--

5/1/2023

253.1.4 (agregado)	Manipulación: Cualquier manipulación de los sellos del motor o de las tuberías resultará en una descalificación inmediata para el día de la competencia.
303.3 (actualizado)	Se agregó el diámetro máximo del eje para Swift (30 mm) // Todos los demás (50 mm) a la tabla de Dimensiones generales.
402.6.1.1 (actualizado)	Tabla actualizada para reflejar los documentos de ficha de fábrica más recientes, excepto Mini Swift, que es T: 600 +4/-3

402.14 (revisado)	Sincronización de encendido - KA100: 0.106" BTBC Max // 0.080" BTDC Min
602.7.2.2.2 (revisado)	El Pole Sitter liderará el campo hacia la zona de inicio a una velocidad constante de aproximadamente 20 MPH.
604.1 (actualizado)	Penalización revisada por remoción no supervisada o no aprobada del sello del motor/tubería. Se agregó penalización por manipulación del sello del motor/tubería.

2/28/2023

105.3.3 (agregado)	SKUSA se reserva el derecho de mover a cualquier competidor hacia arriba o hacia abajo en una clase cuando la seguridad o la equidad sean motivo de preocupación.
108.5.1 (agregado)	Se ha restaurado la definición de "Empezar en la parte trasera" previamente eliminada.
201.1 (agregado)	Se agregó a las clases nacionales el grupo de edad KA100 Master 21+/400 lb cuando el conductor pesa al menos 200 lb.
303.4 (agregado)	Se han agregado procedimientos de reparación o reemplazo de chasis y siguen los mismos procedimientos que los cambios de motor.
401.7 (actualizado)	...Las solicitudes de sustitución de motor no autorizadas o tardías darán lugar a una sanción.
401.7.1 (actualizado)	El permiso para un cambio de motor debe solicitarse a más tardar al inicio de la cuarta sesión en pista después de la última sesión en pista del competidor solicitante. En los SuperNats no debe ser más tarde del inicio del 3º.
604.1 (agregado)	Penalización agregada por cambios de chasis o motores tardíos/aprobados. Se volvió a agregar la regla eliminada anteriormente. "No pesó - Médico - Empezar en la parte trasera "
604.2 (actualizado)	Pérdida de carrocería, carenado y tuberías: cambiado de DQ a " Empezar en la parte trasera "