Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación
29/10/2026	Art. 3.- Aspirantes y karts admitidos Art. 7.4.- Plazos de inscripción Art. 11.2.- Adquisición de los números de competición Art. 30.19.- Kart no considerado "listo para competir" Art. 36.6.- Distribución de puntos	01/01/2027

ÍNDICE

ART. 1 ÁMBITO DE APLICACIÓN

ART. 2 CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS APLICABLES

ART. 3 ASPIRANTES Y KARTS ADMITIDOS

ART. 4 LICENCIAS

ART. 5 ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS

ART. 6 REGLAMENTO PARTICULAR

ART. 7 INSCRIPCIONES Y SEGUROS

ART. 8 CALENDARIO Y PRUEBAS PUNTUABLES

ART. 9 CELEBRACIÓN Y ANULACIÓN DE PRUEBAS PUNTUABLES

ART. 10 OFICIALES

ART. 11 NÚMEROS DE COMPETICIÓN, NOMBRE DEL PILOTO Y PUBLICIDAD

ART. 12 VERIFICACIONES

ART. 13 BRIEFING

ART. 14 CRONOMETRAJE, TELEMETRÍA Y SISTEMAS OFICIALES DE CONTROL

ART. 15 ZONAS DE ACCESO Y PARQUES DE SERVICIOS

ART. 16 DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK

ART. 17 DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

ART. 18 INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES OFICIALES

ART. 19 INCIDENTES Y PENALIZACIONES

ART. 20 RECLAMACIONES, APELACIONES Y DERECHO DE REVISIÓN

ART. 21 COMPOSICIÓN DE LA PRUEBA

ART. 22 DISTANCIAS A RECORRER

ART. 23 SITUACIÓN DE PISTA MOJADA

ART. 24 TESTS COLECTIVOS OFICIALES / ENTRENAMIENTOS LIBRES

ART. 25 WARM-UP

ART. 26 ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS

ART. 27 PARRILLAS DE SALIDA

ART. 28 MANGAS CLASIFICATORIAS Y SUPERMANGAS

ART. 29 CARRERA FINAL

ART. 30 PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA, PREPARRILLA Y PARRILLA PARA MANGAS CLASIFICATORIAS, SUPERMANGAS Y CARRERAS

ART. 31 PROCEDIMIENTO DE SALIDA

ART. 32 NEUTRALIZACIÓN, SUSPENSIÓN O DETENCIÓN DEFINITIVA DE UNA MANGA O CARRERA

ART. 33 LLEGADA

ART. 34 PARQUE CERRADO

ART. 35 CLASIFICACIÓN

ART. 36 DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS

ART. 37 ENTREGA DE PREMIOS

ART. 38 CLASIFICACIÓN DE LOS CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS, CHALLENGES Y SERIES DE ESPAÑA

REGLAMENTO DEPORTIVO

Los artículos de carácter general recogidos en los Reglamentos de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de karting son de obligado cumplimiento para todas las pruebas de carácter estatal de la especialidad correspondiente.

La petición de Certámenes Monomarca de carácter Estatal deberá realizarse de la siguiente forma:

- Envió a la RFEDA del impreso de solicitud establecido para la inscripción de pruebas en el calendario estatal
- Propuesta de Reglamentos (Deportivo y Técnico)
- Derechos (en el caso de estar establecidos).

Una vez aprobado el citado Reglamento, la RFEDA procederá a publicar el mismo en su página Web.

Debe entenderse que los epígrafes de este Reglamento no tienen otra función que facilitar la búsqueda de las disposiciones.

CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS, CHALLENGES Y SERIES DE ESPAÑA DE KARTING 2026

1) ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.1. El presente Reglamento Deportivo y sus anexos tienen como objetivo regular los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Karting.

1.2. La RFEDA establece para el año 2026 los siguientes Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Karting:

-Campeonato de España de Federaciones Autonómicas
-Campeonato de España de Marcas de Karting
-Campeonato de España MINI
    -Copa de España MINI ROOKIE
-Campeonato de España JUNIOR
-Campeonato de España SENIOR
-Campeonato de España KZ
    -Copa de España KZ2
-CS55 RACING KARTING ACADEMY
-Copa de España OKN

2) CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS APLICABLES

2.1. Todos los participantes, concursantes, deportistas, mecánicos y oficiales en los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Karting tienen el deber de conocer y respetar los reglamentos aplicables.

2.2. Los deportistas y los concursantes se inscriben en nombre propio y, en su caso, en el de las personas que formen parte de sus equipos, debiendo observar, por orden de prelación, las siguientes disposiciones:

a) Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España, en lo que no contravengan los reglamentos específicos.
b) El presente Reglamento Deportivo.
c) El Reglamento Técnico de karting.
d) El Reglamento Deportivo Específico de la categoría, si lo hubiera.
e) El Reglamento Técnico Específico de la categoría, si lo hubiera.
f) El Reglamento Particular de la Prueba.

2.3. El Código Deportivo Internacional (CDI por sus siglas en español) será de aplicación prioritaria en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.

2.4. Es responsabilidad de los concursantes que toda persona que integra su equipo, así como las personas afectadas por su inscripción respeten las disposiciones del Código Deportivo Internacional, así como del presente Reglamento Deportivo, sus anexos y los demás reglamentos aplicables.

2.5. Si un concursante no puede estar presente en la prueba, debe designar su representante por escrito. La responsabilidad del piloto, así como de cualquier otra persona encargada de un kart inscrito es al mismo tiempo individual y solidaria con la del concursante.

2.6. Los concursantes deben asegurar que sus karts cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración de la prueba.

2.7. Cualquier infracción al presente Reglamento o a la normativa aplicable podrá ser penalizada por los Comisarios Deportivos.

3) ASPIRANTES Y KARTS ADMITIDOS

3.1. Los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Karting estarán abiertos a los deportistas en posesión de las siguientes licencias:

a) El Campeonato de España MINI está reservado a deportistas provistos de licencia: PE/C con un mínimo de 8 años cumplidos antes de la prueba y un máximo de 12 años cumplidos en el año. Los pilotos que cumplan 13 años en el año no serán admitidos. **Se admitirán pilotos con 7 cumplidos años siempre que cumplan las siguientes condiciones:**

- **Haber quedado primero o segundo en la clasificación final de la CS55 Racing Karting Academy.**

- **Cumplir los 8 años en el primer semestre del año en el que comience su participación en el Campeonato de España MINI.**

b) El Trofeo de España MINI-ROOKIE está reservado a deportistas provistos de licencia: PE/C con un mínimo de 8 años cumplidos antes de la prueba**, 7 años cumplidos en el caso de que cumplan las condiciones establecidas en el punto a) del presente artículo,** y un máximo de 12 años cumplidos en el año. Los pilotos que cumplan 13 años en el año no serán admitidos. Esta categoría está reservada a pilotos que hubieran competido en la CS55 RACING KARTING ACADEMY durante la temporada anterior. Los pilotos que hayan participado en la CS55 con 9 años no serán admitidos.

c) El Campeonato de España JUNIOR está reservado a deportistas provistos de licencia: PD/C; PC/C o ITG, y que durante la temporada cumplan 12, 13, 14 años. Los pilotos que cumplan 15 años en el año no serán admitidos. Aquellos pilotos que, por prestaciones o peso, que cumplieran los 15 años durante la temporada y desearan continuar en la categoría JUNIOR podrán solicitarlo a la RFEDA, quien deberá autorizarlo.

d) El Campeonato de España SENIOR está reservado a deportistas provistos de licencia PD/C; PC/C; PB/C; PB; PA/C; PA; ITF; ITE; ITD/C; ITC/C; ITB; ITA, y que durante la temporada cumplan un mínimo de 14 años.

e) El Campeonato de España KZ está reservado a deportistas provistos de licencia: PD/C; PC/C; PB/C; PB; PA/C; PA; ITE; ITD/C; ITC/C; ITB; ITA y que durante la temporada cumplan un mínimo de 15 años.

f) La Copa de España KZ2 está reservada a deportistas provistos de licencia PD/C; PC/C; PB/C; PB; PA/C; PA; ITE; ITD/C; ITC/C; ITB; ITA y que hayan cumplido un mínimo de 35 años antes del inicio de la primera prueba de la temporada.

3.2. Asimismo, podrán participar deportistas en posesión de licencias expedidas por otra ADN reconocida por FIA, siempre que las mismas sean válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y que cumplan los requisitos establecidos por la FIA y RFEDA incluyendo la preceptiva autorización de la ADN de origen.

3.3. En aplicación a lo establecido en el CDI con respecto a la participación de pilotos españoles con licencia expedida por otra ADN y al objeto de orientar su regulación ante posibles fraudes, las condiciones para la participación en pruebas estatales españolas, de deportistas con esta nacionalidad y licencias expedidas por otras ADN son las siguientes:

Las pruebas deberán estar incluidas en el calendario estatal de la RFEDA, previa petición y envío de los requisitos establecidos por la Asamblea de esta Entidad.

El deportista deberá contratar el seguro establecido por la RFEDA, para los licenciados españoles.

Excepcionalmente, y a petición de una Federación Autonómica, la RFEDA podrá estudiar y aprobar -sin que sirva de precedente- la participación de un piloto español con licencia de otra ADN en una o varias pruebas no inscritas en el calendario estatal de la RFEDA; y siempre y cuando el deportista cumpla con el requisito establecido en el punto 3.2 del presente artículo.

3.4. Los karts admitidos a participar en los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Karting, serán los definidos en el Reglamento Técnico.

3.5. El número máximo de karts admitidos en pista es el siguiente:

- Entrenamientos libres y warm-up - 40 karts
- Entrenamientos cronometrados - 36 karts
- Mangas y carreras - 36 karts

4) LICENCIAS

4.1. Todos los concursantes, deportistas y oficiales deberán ser titulares de la licencia correspondiente expedida por la RFEDA, cualquier otra ADN miembro de la FIA con su correspondiente autorización (*starting permission*) para eventos nacionales o titulares de una licencia expedida por una Federación de ámbito autonómico habilitada por la RFEDA y válida para el año en curso (ver PCCCTCE. Anexo 10 Licencias).

4.2. Todas las personas que realicen cualquier labor en los parques de trabajo o zona de boxes y Pit Lane, deberán estar obligatoriamente en posesión de una licencia o carnet de asistencia vigente, siendo requisito obligatorio para solicitar los pases permanentes del certamen o los de la prueba correspondiente.

5) ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS

5.1. Las pruebas se realizarán en circuitos homologados por la RFEDA o CIK-FIA. La RFEDA se reserva el derecho de realizar inspecciones periódicas a los circuitos de acuerdo a lo previsto en el Reglamento de Circuitos de la CIK-FIA.

5.2. El organizador de la prueba deberá ser un Club o una Agrupación Deportiva aceptados por la RFEDA.

5.3. Si por cualquier motivo le fuera retirado a un organizador el permiso para realizar la prueba, la RFEDA podrá designar otro.

6) REGLAMENTO PARTICULAR

6.1. Será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE.

6.2. El Reglamento Particular se ajustará al modelo establecido por la RFEDA.

6.3. Un ejemplar del proyecto de Reglamento debe remitirse a la Secretaría de la RFEDA en un plazo superior a 2 meses al comienzo de la prueba, al objeto de obtener la preceptiva aprobación. En la semana posterior a su recepción, la RFEDA pondrá en conocimiento del organizador las eventuales modificaciones que se deban realizar o dará su aprobación.

6.4. El Reglamento definitivo deberá ser enviado a la Secretaría de la RFEDA al menos un mes antes del comienzo de la prueba, para su posterior publicación.

6.5. Junto con el Reglamento Particular aprobado por la RFEDA, el organizador deberá publicar en su página Web toda la información referente a la prueba.

7) INSCRIPCIONES Y SEGUROS

7.1. OBLIGATORIEDAD DE INSCRIPCIÓN
Los concursantes que deseen participar en una prueba deberán inscribirse obligatoriamente y de forma individual para cada una de las mismas y en los plazos previstos. No se admitirá –excepto autorización de la RFEDA- la inscripción de un mismo piloto en más de una categoría en la misma prueba.

7.2. DERECHOS DE INSCRIPCIÓN
Los derechos de inscripción de cada Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, serán los establecidos en el Anexo nº2 del presente Reglamento. El comprobante de pago de los citados derechos deberá ser remitido al organizador especificando claramente el nombre del piloto sobre el que se realiza la inscripción.

7.3. FORMA DE INSCRIPCIÓN
Las inscripciones deberán realizarse a través de la aplicación web habilitada para ello por la RFEDA antes de la hora límite del cierre de inscripciones, debiéndose abonar –a través de dicha aplicación- el importe de la inscripción.

Los concursantes, pilotos y mecánicos deberán estar en posesión de la correspondiente licencia o carnet en el momento de realizar la inscripción.

7.4 PLAZOS DE INSCRIPCIÓN
El plazo de inscripciones se abrirá 30 días antes de la fecha establecida como cierre de inscripciones.

El cierre de inscripciones se realizará 15 días antes de la fecha de inicio y/o celebración de la prueba. La fecha de cierre de inscripciones de cada prueba figurará en el ~~boletín electrónico~~ **sistema** de inscripción.

Excepcionalmente, la RFEDA podrá admitir inscripciones hasta **10 días antes** ~~el lunes de la semana~~ de la prueba. En este caso los derechos de inscripción serán dobles y la RFEDA remitirá al organizador el 50 %.

7.5. LÍMITE DE INSCRIPCIONES

Se establecerán los siguientes límites en el número de inscripciones admitidas por categoría:

- CS55 RACING KARTING ACADEMY: 25*
- MINI: 54
- JUNIOR: 54
- SENIOR: 54
- KZ: 54

Si se sobrepasaran las citadas cantidades, los participantes admitidos se designarán de acuerdo con el siguiente orden:

a) Aquellos pilotos que hubieran disputado la totalidad de las pruebas anteriores.
b) Aquellos pilotos que hubieran disputado alguna de las pruebas anteriores, ordenados de mayor a menor número de pruebas en las que haya participado.
c) Orden de recepción de las inscripciones.
d) A criterio del organizador de la competición.

*En la CS55 Racing Karting Academy, a criterio de la dirección deportiva de la RFEDA y de forma excepcional, se podrá autorizar superar el número de inscritos admitidos.

7.6. CONDICIONES DE LA INSCRIPCIÓN

El concursante es el único responsable de la inscripción a todos los efectos, siendo por tanto el único que ostenta los derechos de la misma.

Una vez cerrado el plazo de inscripción, no se admitirá ningún cambio de concursante.

En el supuesto de que un piloto figure inscrito por más de un concursante, se procederá a informar a las partes implicadas, siendo el piloto quien confirmará en última instancia, con qué concursante participará.

Una vez publicada la lista provisional de inscritos, los concursantes y pilotos inscritos adquieren un compromiso de participación formal en la prueba, y en el caso de no participación en la misma, los derechos de inscripción serán devueltos, previa petición debidamente motivada, a criterio del organizador de la prueba.

Una vez publicada la lista provisional de inscritos:

a) Se permite todo cambio del material, chasis/modelo o motor/modelo, hasta el lunes anterior a la prueba antes de las 23:59 horas, mediante cumplimentación del formulario específico.

Todo concursante que presente a las verificaciones técnicas previas un material distinto del declarado inicialmente y reflejado en las listas de inscritos oficiales será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.

b) No se permite cambio de piloto, excepto en caso de fuerza mayor autorizado por la RFEDA, y siempre con el visto bueno del piloto originalmente inscrito. Cualquier cambio deberá realizarse hasta el lunes anterior a la prueba.

7.7. LISTA DE INSCRITOS

La relación completa de inscritos deberá ser remitida a la RFEDA inmediatamente después del cierre de inscripciones.
La RFEDA comunicará al organizador la aceptación o modificaciones a realizar en la lista enviada.
Se habilitan dos plazos para la publicación de las listas de inscritos:

- Lista provisional de inscritos: 10 días antes del inicio de la prueba.
- Lista oficial de inscritos: El martes de la semana de la prueba.

7.8. SEGUROS

Será de aplicación lo establecido en las PCCCTE.

8) CALENDARIO Y PRUEBAS PUNTUABLES

8.1. El calendario oficial y el número de pruebas de cada Certamen será el establecido por la RFEDA.

8.2. La RFEDA se reserva el derecho de modificar fechas y lugares de una o varias pruebas del calendario.

9) CELEBRACIÓN Y ANULACIÓN DE UNA PRUEBA

9.1. El lunes, martes, miércoles y jueves de la semana de celebración de una prueba está prohibido entrenar o participar de cualquier forma en el circuito donde vaya a celebrarse.

El organizador no podrá realizar competiciones en las mismas fechas o en el fin de semana anterior.

9.2. Los participantes solo podrán instalarse en el circuito a partir del jueves de la semana de la prueba.

9.3. La RFEDA se reserva el derecho de anular una prueba si el número de inscritos es igual o menor de 70.

10) OFICIALES

10.1. La RFEDA podrá designar, al menos, los siguientes oficiales:

- Un Comisario Deportivo, que actuará como Presidente del Colegio para cada colegio de la prueba. La RFEDA se reserva el derecho de nombrar al segundo comisario deportivo.
- Un Director de Prueba.
- Un Delegado Técnico para cada competición de la prueba, que podrá ser el mismo para varias o todas las competiciones.
- Cualquiera de los delegados previstos en las PCCCTCE.
- La RFEDA se reserva el derecho de nombrar un secretario de prueba para todo el campeonato.

10.2. El organizador propondrá los siguientes oficiales (titulares de licencias reconocidas y aceptadas por la RFEDA), y sus nombres serán comunicados a la citada Federación para su aprobación, si procede:

- Los demás Comisarios Deportivos hasta llegar a 3 por prueba.
- Los Comisarios Deportivos oyentes (máximo 2 por prueba).
- El Director de Carrera y sus Adjuntos.
- El Secretario de la Prueba.
- El Responsable de Cronometraje.
- Los Comisarios Técnicos.
- El (los) oficial(es) encargado(s) de las Relaciones con los concursantes.
- El Jefe de Servicios Médicos,
- El resto de los oficiales.

10.3. Todos los oficiales deberán figurar con su número de licencia y su cometido específico en el Reglamento Particular de la prueba o en un Anexo al mismo.

10.4. Los Directores de Prueba y de Carrera trabajarán en constante unión. El Director de Prueba dispondrá de los poderes que el Código Deportivo Internacional le otorga.

10.5. El Director de Prueba y/o de Carrera deberán mantenerse en la Zona de control y en contacto por radio entre sí y con todos los puestos de Comisarios durante todas las sesiones de entrenamientos y en carrera. Todos los oficiales (incluidos los Comisarios Deportivos) deben mantenerse localizables por el Director de Carrera.

11) NÚMEROS DE COMPETICIÓN, NOMBRE DEL PILOTO Y PUBLICIDAD

11.1. Cada kart llevará el número de competición correspondiente al establecido por la RFEDA. Deberá portar este número en todo momento de la prueba.

11.2. El piloto que así lo desee ~~a través de su concursante y antes del cierre de inscripciones de la primera prueba en la que participe,~~ podrá adquirir un dorsal específico solicitándolo a la RFEDA **a través del sistema de inscripciones,** ~~(comisión.cek@rfeda.es),~~ cuyo coste será de 100€.

Este Los dorsales se mantendrán toda la temporada. Solo podrán adquirirse dorsales **antes del cierre de inscripciones de la primera prueba en la que participe, y siempre** comprendidos en el rango 6-99, ambos incluidos. Los dorsales 1 a 5 no podrán ser adquiridos, siendo asignados por la RFEDA.

Una vez un número haya sido asignado, no podrá ser adquirido por otro piloto.

11.3 Las protecciones de los karts deberán incluir un espacio donde colocar el número de competición del piloto, que deberá ser lo suficientemente grande para albergar dicho número conforme a las medidas especificadas en el apartado siguiente. Dicho espacio deberá ser opaco y de color amarillo.

11.4 Los números tendrán una altura mínima de 15 cm. y un espesor de trazo de al menos 2 cm. Asimismo, se deberá dejar un espacio de 5 cm. en la parte inferior para la publicidad obligatoria.

Deberán colocarse en la parte delantera y trasera del kart, así como en los laterales. Los números serán de color negro sobre fondo amarillo.

La RFEDA proveerá a cada participante un único juego de números de competición y solo en la primera prueba del campeonato. La aportación suplementaria de dichos números será responsabilidad del concursante y del piloto.

11.5 La publicidad oficial del Campeonato es obligatoria, así como cualquier otra establecida en el Reglamento Particular de la Prueba.

12) VERIFICACIONES

12.1. Con carácter general será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE. Las verificaciones técnicas previas y administrativas tienen carácter obligatorio.

12.2. Una vez terminadas las verificaciones técnicas previas y administrativas, el Delegado Técnico y el Secretario de la Prueba emitirán sendos informes de verificaciones, a partir de los cuales los Comisarios Deportivos emitirán el acta de autorizados a tomar parte en los entrenamientos cronometrados.

12.3. Los concursantes que no hayan respetado los límites de tiempo fijados para la realización de las verificaciones serán penalizados.

12.4. Los Comisarios Deportivos podrán:

a) Hacer verificar las condiciones de conformidad de un kart o de un concursante antes, durante y después de los entrenamientos y/o de una manga o carrera.
b) Exigir que un kart sea desmontado durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que respeta las condiciones de admisión o de conformidad.
c) Solicitar a un concursante que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.
d) No autorizar la salida a cualquier kart por razones de seguridad.

<u>VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS</u>

12.5. Los equipos deberán remitir al organizador la siguiente documentación antes de la publicación de la lista oficial de inscritos el martes previo a la prueba:

- El documento de cesión de la copia de concursante en caso de no estar dicha copia a nombre del representante del piloto o del propio piloto (en caso de ser mayor de edad).
- Carnet de asistencia del mecánico que acudirá a la prueba.
- En el caso de pilotos extranjeros, la autorización de su ADN (*starting permission*) para pruebas nacionales en el extranjero vinculada su licencia de piloto y concursante.

12.6. El día de las verificaciones únicamente tendrá que hacerse entrega a los participantes de lo siguiente:

- Un juego de números en la primera prueba calendada (1 frontal, 1 trasero y 2 laterales)
- La publicidad obligatoria del Campeonato.
- El pasaporte técnico.
- Pases: 1 de concursante, 1 de piloto para Parque Cerrado y 1 de mecánico para Parque Cerrado.
- Cuanta documentación se estime oportuna.

Los pases de piloto y concursante serán de carácter permanente durante toda la temporada. El pase de mecánico será atribuido en cada prueba.

Si fuera necesario por parte del organizador editar duplicados de pases por olvido, pérdida, deterioro o por cualquier otra causa ajena a dicho organizador, se impondrá una multa de 15 euros al concursante.

12.7. Ningún concursante/piloto que no haya pasado la verificación administrativa será autorizado a tomar parte en entrenamientos, mangas ni carreras.

VERIFICACIONES TÉCNICAS PREVIAS

12.8. Las verificaciones técnicas previas serán efectuadas por los comisarios técnicos.

Ningún concursante/piloto que no haya pasado las verificaciones técnicas será autorizado a tomar parte en entrenamientos, mangas ni carreras.

En las verificaciones técnicas previas se presentará a verificación el material expresado en el boletín de inscripción y/o lista de inscritos oficial.

Todo concursante que presente un material distinto del declarado inicialmente y así reflejado en las listas de inscritos oficiales será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.

12.9. El concursante deberá presentar una copia original de la ficha de homologación del chasis, únicamente en caso de estar homologado ante la RFEDA, en el que se muestre el número de serie individual de la unidad presentada. Esta medida será aplicable a los chasis homologados en el periodo 2016-2020 y en adelante.

12.10. El concursante y el piloto deberán presentarse a las verificaciones técnicas previas con el kart en disposición de competir, con los números, publicidad y transponder debidamente colocados. Para las categorías con embrague centrífugo, el kit de instalación previa (1 cable de velocidad, 1 cable RPM + soportes + imanes) del sistema UNIPRO reconocido por la RFEDA es obligatorio.

12.11. El concursante, habiendo recibido el pasaporte técnico en las verificaciones administrativas, deberá cumplimentarlo en su totalidad y entregarlo en las verificaciones técnicas previas. No se admitirán pasaportes técnicos incompletos.

12.12. El concursante es el único responsable de que el material verificado cuente con todas las marcas y/o precintos establecidos para la prueba durante toda su duración. Se recomienda que, antes de abandonar las verificaciones técnicas previas, el concursante revise exhaustivamente que este proceso ha sido cumplido y en su defecto proceda a informar a los Comisarios Técnicos.

MARCAJE-PRECINTAJE

12.13. Durante las verificaciones técnicas previas se podrán llevar a cabo precintajes o marcajes del motor, del chasis o de cualquier otro elemento del kart. Todos ellos deberán coincidir con los indicados en la inscripción. Los números de los precintos quedarán anotados en el Pasaporte Técnico, que será firmado por el concursante. Dichos precintos deberán permanecer intactos durante toda la prueba.

En caso de que por accidente se viera afectado alguno de los precintos o marcas el concursante lo pondrá de inmediato en conocimiento de los Comisarios Técnicos.

Los Comisarios Técnicos podrán controlar el estado de los precintos y/o marcas, antes y después de los entrenamientos cronometrados, de las mangas y las carreras. Ante cualquier irregularidad los Comisarios Técnicos pasarán un informe de infracciones al procedimiento de marcaje y/o precintaje a los Comisarios Deportivos.

Es de exclusiva responsabilidad del concursante el estado de las marcas y los precintos.

12.14. Los concursantes y pilotos no están autorizados a realizar ningún cambio de material después de que este haya sido verificado en las verificaciones técnicas previas, salvo autorización expresa de los Comisarios Deportivos.

VERIFICACIONES TÉCNICAS FINALES

12.15. Inmediatamente después de cada sesión de entrenamientos cronometrados, manga o carrera, los tres primeros clasificados serán verificados en aquellos puntos que los Comisarios Deportivos consideren oportuno. Como norma general, a todos los participantes les será verificado el peso, la anchura máxima y el control electrónico de funcionamiento del embrague (para aquellas categorías en las que sea de aplicación). Los Comisarios Deportivos podrán ampliar, a su criterio, la cantidad de vehículos a verificar.

Si en el caso de una verificación fuera encontrada una irregularidad en alguna pieza que no fuera objeto de la misma, los Comisarios Técnicos deberán incluirla en su informe.

Las verificaciones técnicas finales deberán realizarse en presencia del concursante. En caso de ausencia del concursante debidamente notificado no podrá formularse protesta alguna.

Los Comisarios Técnicos (por delegación de los Comisarios Deportivos) podrán retener una o más piezas de un kart, con el fin de controlarlas detenidamente. Estas piezas serán debidamente marcadas o precintadas en presencia del concursante, quien recibirá una copia del acta de precintaje.

Un concursante que vaya a ser sometido a una verificación podrá solicitar que se posponga a la siguiente manga o carrera de esa misma prueba, aceptando expresamente que cualquier irregularidad que se detecte en esta última sesión (entrenamiento, manga o carrera) se entenderá también cometida en todas las sesiones desde aquella en la que se solicitó el aplazamiento. Las piezas objeto de la verificación aplazada serán marcadas o precintadas.

12.16. Como norma general, las infracciones de carácter técnico cometidas en los entrenamientos cronometrados conllevarán la anulación de los tiempos conseguidos y las infracciones técnicas cometidas en las mangas o carreras conllevarán la descalificación, salvo que los Comisarios Deportivos estimen otra sanción por las condiciones específicas del hecho que se juzgue.

13) BRIEFING

13.1. El Director de Prueba y/o Carrera realizará un briefing en el lugar y hora designados en el Reglamento Particular. Todos los concursantes y los pilotos deberán estar presentes y firmar la hoja de asistencia. Si por motivos de fuerza mayor no fuera posible llevar a cabo el briefing presencial, se podrá organizar en formato telemático. En el Reglamento Particular se especificará el formato aplicable.

13.2. Los concursantes son responsables de la asistencia y buen comportamiento de sus pilotos al briefing. El Director de Prueba convocará al concursante y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del briefing, penalizando los comisarios deportivos al concursante con la penalización establecida.

13.3. Las indicaciones específicas dadas por el director de prueba o de carrera durante el briefing deberán ser publicadas en un documento denominado “Notas del director”. Solo podrán incluirse aspectos relativos a la aplicación de procedimientos y cuestiones de seguridad.

Dichas indicaciones deberán contar con la conformidad del Colegio de Comisarios Deportivos y tendrá carácter normativo al considerarse un complemento al reglamento particular.

14) CRONOMETRAJE, TELEMETRÍA Y SISTEMAS OFICIALES DE CONTROL

14.1. El cronometraje deberá realizarse mediante sistemas homologados por la RFEDA.

14.2. Los pilotos participantes deberán ser titulares de su propio transponder. Deberán ser compatibles con el sistema de cronometraje, según se detalla en el Anexo III. El estado del transponder, carga de su batería, soporte, y en definitiva todo lo inherente a su funcionamiento es responsabilidad del concursante. El concursante está obligado a declarar antes del inicio de cada prueba el número del transponder que utilizará.

14.3. Será responsabilidad del concursante la conservación y mantenimiento de cualquier aparato oficiales de cronometraje instalado en el kart por la RFEDA. En caso de rotura, deterioro, pérdida o mal uso, el concursante será penalizado con arreglo al Anexo I.

14.4. El transponder debe estar situado en la parte superior trasera del asiento del piloto, y deberá presentarse a las verificaciones técnicas previas ya instalado.

14.5. En el caso que el transponder hubiese sido alquilado será obligatorio entregarlo a la finalización de la prueba.

14.6. Los concursantes están obligados a tener instalados y en uso los transponders durante los entrenamientos libres, warm-up, entrenamientos cronometrados, mangas y carreras, así como cualquiera otro sistema de control establecido y entregado por la RFEDA.

<u>SISTEMAS OFICIALES DE CONTROL</u>

14.7. Los concursantes que participen en categorías con embrague centrífugo deberán aportar el Kit de instalación previa (1 cable de velocidad, 1 cable de RPM + soportes + imanes) del sistema UNIPRO reconocido por la RFEDA. Será responsabilidad del concursante la correcta instalación, conservación y mantenimiento de cualquiera de los sistemas de control entregados por la RFEDA. En caso de rotura, deterioro, pérdida o mal uso, el concursante será penalizado con arreglo al Anexo I. Deberán presentarse a las verificaciones técnicas previas ya instalados.

14.8. Está prohibida la instalación y utilización de sistemas de telemetría o cualquier otro que permita la transmisión de datos, órdenes y/o comunicaciones desde y hacia un kart en movimiento, salvo los establecidos como obligatorios y los instalados por los oficiales y cronometradores de la prueba con el fin de controlar su desarrollo.

14.9. Está prohibida la utilización de cámaras o sistemas de adquisición de imágenes desde la primera sesión del sábado y hasta la finalización de la prueba, salvo que sean instalados por la RFEDA.

Está prohibida la difusión de imágenes en redes sociales obtenidas durante el transcurso de la prueba salvo autorización por escrito de la RFEDA.

15) ZONAS DE ACCESO Y PARQUES DE SERVICIO

15.1 ENTRADA AL PIT LANE

La sección de pista que conduce al Pit Lane será denominada “entrada al Pit Lane” y se utilizará para abandonar la pista, el acceso al área de reparación, área de boxes y/o los parques de servicio. Durante la competición, solamente estará autorizado el acceso a boxes por la entrada al Pit Lane.

15.2 ZONA DE ACELERACIÓN O CARRIL DE SALIDA DEL PIT LANE

El acceso a pista solo se podrá realizar a través de la zona de aceleración o carril de salida habilitados para ello. La zona de salida del Pit Lane, de la cual forma parte el carril de aceleración, estará limitada a su final por una línea o por un sistema similar, a partir de los cuales el piloto no puede recibir ninguna ayuda externa.

15.3 ZONA O ÁREA DE REPARACIÓN

Es el lugar de cada circuito, entre los carriles de entrada y salida del Pit Lane, reservado para efectuar reparaciones, donde los karts y pilotos pueden recibir ayuda exterior.

15.4 PARQUE DE SALIDA

El parque de salida es el área con acceso restringido a la que el piloto y su mecánico acceden con el kart antes de los entrenamientos cronometrados, mangas y carreras. Está permitido trabajar en el kart. El parque de salida será utilizado de acuerdo con el procedimiento establecido en los artículos correspondientes para cada tipo de sesión.

15.5 ZONA DE PREPARRILLA

La zona de preparrilla es el área habilitada para la formación de parrillas de salida, normalmente situada entre el parque de Salida y la salida a pista. Los pilotos y sus mecánicos, una vez abandonado el parque de salida, están a las órdenes del Jefe de Parrilla y deberán seguir sus instrucciones. No está permitido trabajar en el kart, con excepción del ajuste a la baja de la presión de los neumáticos y quitar cinta del radiador, salvo indicación en contrario por parte del Director de Prueba y/o Carrera.

15.6 ZONA DE PESAJE

La zona o línea de pesaje estará situada a partir del carril de deceleración y antes de la báscula y el parque de llegada. A la finalización de los entrenamientos cronometrados, mangas y carreras, todos los pilotos deberán dirigirse directamente a la zona de pesaje. Toda la zona de pesaje tiene la consideración de parque cerrado. Solo los oficiales y los pilotos con sus karts podrán acceder a ella.

15.7 PARQUE DE LLEGADA

El parque de llegada es la zona a la que todos los pilotos se dirigirán al finalizar los entrenamientos cronometrados, mangas y carreras. Cualquier punto desde la línea de llegada hasta el parque de llegada tiene la consideración de parque cerrado.

15.8 PARQUE CERRADO

Se basará en lo establecido en las PCCCTCE. El parque de llegada tiene la consideración de parque cerrado.

15.9 PARQUE DE NEUMÁTICOS

El suministrador exclusivo de neumáticos los suministrará con una sola especificación por tipo: slick y agua.

15.10 ALMACENAJE

Los neumáticos destinados a la prueba serán almacenados en el parque de neumáticos antes del comienzo de los entrenamientos cronometrados. Los concursantes se dirigirán, según el horario establecido, al parque de neumáticos para identificarlos mediante sus códigos de barras y posteriormente retirarlos.

15.11 DISTRIBUCIÓN DE NEUMÁTICOS PARA ENTRENAMIENTOS LIBRES

Los neumáticos utilizados durante los entrenamientos libres deberán ser de la misma marca y tipo que los oficiales. Su suministro es responsabilidad de cada concursante. El suministrador pondrá a disposición de cada piloto 2 juegos de neumáticos por prueba. La obtención de estos neumáticos se realizará mediante la adquisición del bono correspondiente al suministrador dentro del horario establecido en el Reglamento Particular de la prueba.

15.12 DISTRIBUCIÓN DE NEUMÁTICOS OFICIALES (SECO Y AGUA)

Los neumáticos oficiales para la prueba serán distribuidos en el parque de neumáticos, en el horario que se determine al efecto y siempre antes de los entrenamientos cronometrados, mediante aportación del bono del suministrador. La distribución se realizará de forma aleatoria entre todos los neumáticos suministrados para la prueba que estén depositados en el parque de neumáticos. Los códigos de barras atribuidos a cada piloto serán identificados en la ficha técnica de cada piloto.

15.13 NÚMERO DE NEUMÁTICOS

El Reglamento Técnico establecerá el número máximo de neumáticos a utilizar para cada prueba.

15.14 UTILIZACIÓN DE NEUMÁTICOS

El régimen de utilización de neumáticos durante la prueba se regirá por lo establecido en el Reglamento Técnico. Los neumáticos verificados serán utilizados para los entrenamientos cronometrados, mangas y carreras, y por tanto solo serán entregados al piloto a estos efectos. Por tanto, no podrán ser utilizados para los warm-up en los que los neumáticos son a libre elección del piloto excepto que el Reglamento Técnico establezca otro sistema

15.15 CONTROL DE LOS NEUMÁTICOS OFICIALES (SECO Y AGUA)

Todos los neumáticos oficiales serán controlados en el acceso al Parque de Salida mediante la lectura de sus códigos de barras, con el fin de verificar si corresponden con los neumáticos atribuidos al piloto en cuestión.

15.16. El dispositivo de medición MiniRAE Lite de la empresa “RAE Systems INC (USA)” será utilizado desde los entrenamientos cronometrados, mangas y carreras para controlar la conformidad de los neumáticos con el Reglamento, en cuanto a la adherencia de líquidos o sustancias. La medida COV (Compuestos Orgánicos Volátiles) de los neumáticos no podrá superar 15 ppm (valor límite máximo) en todo momento.

> Nota: la polución de los neumáticos, por ejemplo, a consecuencia del uso de un spray limpiador, debe evitarse, dado que puede acarrear la superación del valor límite. Si tras un control, se constata que uno o varios neumáticos no son conformes al Reglamento, el piloto en cuestión no será autorizado a acceder a la preparrilla: por consecuencia, no será autorizado a tomar parte en la sesión correspondiente de la competición (entrenamientos, mangas o carreras). Las reclamaciones contra este procedimiento no serán admitidas. Las reclamaciones y apelaciones a este respecto no tendrán efecto suspensivo.

16) DISCIPLINA GENERAL DE PADDOCK

16.1. Los concursantes están obligados a respetar las normas de utilización e instalación de elementos en el Paddock. Está prohibido realizar un mal uso de las instalaciones. Los desperfectos ocasionados serán responsabilidad del concursante.

16.2. El Paddock estará exclusivamente destinado a las carpas y vehículos de asistencia técnica. No se permite el desmontaje de carpas hasta la finalización de la prueba, salvo autorización de los Comisarios Deportivos.

El organizador realizará una planificación y designación de espacios para cada concursante.

El organizador pondrá a disposición de cada concursante un espacio aproximado de 40 metros cuadrados por cada kart inscrito.

Si un concursante superara la superficie asignada, quedará a discreción del organizador cobrarle una cantidad por el exceso.

16.3. En cada uno de los circuitos se dispondrá de un parking suficientemente amplio para cubrir las necesidades de los equipos participantes.

16.4. Toda persona relacionada de cualquier modo con un concursante deberá llevar un pase acreditativo, que le permitirá el acceso a las zonas correspondientes.

16.5. Se prohíbe utilizar aparatos que produzcan llamas o chispas salvo en los lugares previstos para ello por el organizador.

16.6. Está prohibido circular con motocicletas, scooters, karts o cualquier medio motorizado en el Paddock. Está prohibido arrancar motores en el Paddock fuera del horario establecido. La circulación de cualquier vehículo dentro del recinto del circuito deberá realizarse respetando la normativa de tráfico, que es de aplicación por ser el circuito un recinto deportivo de uso público.

16.7. Está prohibido el acceso de bancos de potencia de motores a las instalaciones del circuito.

17) DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

SEGURIDAD GENERAL

EQUIPAMIENTO E INDUMENTARIA DE SEGURIDAD PARA LOS PILOTOS

17.1. Los pilotos deben llevar los elementos de seguridad descritos en el Reglamento Técnico cada vez que tomen parte en una sesión de la prueba.

17.2. Las medidas de seguridad de la pista, requeridas por la RFEDA, se mantendrán durante todo el desarrollo de la prueba.

17.3. Todo repostaje está prohibido, salvo cuando el kart se encuentre parado en su carpa.

17.4. Cada participante dispondrá de un extintor de al menos 3 kg en su carpa o lugar de trabajo. En las carpas en las que esté ubicado más de un participante el número de extintores deberá ser igual al número de pilotos.

17.5. Un piloto involucrado en un incidente no debe abandonar el circuito sin el permiso de los Comisarios Deportivos.

17.6. Cualquier piloto que se haya visto involucrado en un accidente o incidente podrá ser obligado a pasar un reconocimiento médico, quedando a discreción del Director de Prueba y/o Carrera, previo informe médico, si puede reincorporarse a la Competición.

CIRCUITO / PISTA

17.7. Solo los pilotos inscritos en la prueba tendrán acceso a la pista, siempre dentro del horario previsto. Asimismo, solo los oficiales especificados en el Reglamento Particular tendrán acceso a la pista.

17.8. Los representantes de la prensa solo tendrán acceso a la pista cuando hayan sido adecuadamente acreditados ante el organizador. Asimismo, deberán respetar cualquier instrucción de seguridad que reciban de los oficiales. Para la acreditación de prensa en pruebas estatales, será de aplicación la Normativa de Acreditaciones Permanentes de la RFEDA.

17.9. Está prohibido circular en kart fuera de la pista en la que se desarrolla la prueba.

17.10. La circulación por las zonas de entrada y salida de boxes, así como por la vía de paso, se efectuará con las máximas precauciones de seguridad y a velocidad reducida.

17.11. Durante toda la prueba está prohibida la entrada de mecánicos o miembros de los equipos a la pista.

17.12. Está prohibido conducir los karts en dirección opuesta a la de carrera, excepto que sea estrictamente necesario para retirar el kart de una situación peligrosa.

17.13. Durante el desarrollo de las sesiones, cualquier reparación con herramientas está prohibida fuera del área de reparación. Llevar herramientas o repuestos a la pista está prohibido.

DETENCIÓN DE UN KART EN PISTA

17.14. El piloto de cualquier vehículo que esté abandonando la pista deberá avisar previamente de su intención, y es responsable de que esta maniobra no represente peligro y se efectúe lo más cerca posible de una zona segura.

17.15. Está prohibido empujar el kart por la pista, excepto si es para situarlo en una zona segura.

17.16. Un kart que se detenga fuera del Pit Lane debe ser sacado de la pista a una posición segura tan rápido como sea posible y de manera que no constituya un peligro.

17.17. El piloto que haya abandonado la pista o se haya detenido podrá reemprender la marcha, siempre y cuando lo pueda hacer por sus propios medios y sin ninguna ayuda exterior. Su reincorporación a la pista se realizará de manera que no entorpezca a otros participantes. Si el piloto no pudiese apartar solo su kart o si su intento de reemprender la marcha es fallido y/o constituye un peligro para sí mismo o para los demás participantes, los oficiales de pista deben prestarle asistencia para colocarlo en zona segura, no pudiendo el piloto, en ningún caso, rehusar o entorpecer esta asistencia. Si el kart se reincorporara a la carrera como resultado de esta asistencia externa podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos.

17.18. Todo piloto cuyo kart se haya detenido definitivamente deberá seguir las instrucciones que le indiquen los oficiales. Salvo durante la suspensión de los entrenamientos, mangas y/o carreras, cualquier kart abandonado en el circuito por su piloto, incluso temporalmente, será considerado como retirado.

CÓDIGO DE CONDUCTA EN PISTA

17.19. Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran parte de la pista, pero no los arcenes, bordillos o pianos. Los pilotos están autorizados a utilizar el ancho de la pista delimitado por estas dos líneas. Si las cuatro ruedas del kart están fuera de estas líneas, se considera que el kart se ha salido de los límites de la pista. La conducción fuera de los límites podrá ser penalizada a criterio de los Comisarios Deportivos. Si un kart se sale de la pista por una razón cualquiera el piloto puede reincorporase a la carrera. Sin embargo, solo puede realizarlo, cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna. En este caso, si el piloto obtiene un beneficio o crea un problema de seguridad, podrá ser penalizado.

El adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda, siempre y cuando se realice dentro de los límites antes indicados.

17.20. Un kart que se encuentra sobre la pista puede utilizar todo su ancho. Sin embargo, en el momento en que este sea alcanzado por otro kart que está a punto de doblarlo, el piloto debe permitir adelantar al piloto más rápido a la primera ocasión posible. Si un piloto que ha sido alcanzado parece no haber visto que otro piloto está intentando adelantarlo, los oficiales agitarán banderas azules para prevenirlo. Cualquier piloto que parezca ignorar deliberadamente las banderas azules será puesto en conocimiento de los Comisarios Deportivos. En las carreras, a todo piloto que vaya a ser doblado se le mostrará la bandera azul y roja (doble diagonal), junto a su número, a criterio del Director de Carrera. Deberá entrar inmediatamente al Pit Lane y será clasificado según el número de vueltas que haya completado. Todo piloto que no atienda dicha bandera podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos.

17.21. Las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos están prohibidas. Se permite un solo cambio de dirección para defender la posición, siempre que ese cambio de dirección se produzca antes de que el piloto atacante inicie la maniobra de adelantamiento.

17.22. La repetición de faltas graves dentro de una misma prueba o en pruebas diferentes podrá entrañar penalizaciones más severas que las previstas en el Anexo 1, pudiendo llegar hasta la descalificación de la Competición.

17.23. Las colisiones evitables a juicio de los Comisarios Deportivos podrán ser penalizadas**.**

17.24. La bandera formada por triángulo negro y triangulo blanco, acompañada de un panel con un número, será una advertencia para el piloto por conducta antideportiva. No deberá mostrarse más de una vez en la misma sesión. Si el piloto advertido reitera su conducta antideportiva será penalizado por los Comisarios Deportivos.

17.25. Está prohibido realizar ensayos de salida en la pista, excepto en el momento, lugar y forma establecida por el Director de Prueba y/o Carrera en el briefing y siempre que no entrañe peligro para el resto de los participantes.

17.26. Con carácter general, está prohibido efectuar maniobras de zigzag para el calentamiento de neumáticos. Durante el procedimiento de salida estarán permitidas hasta el punto indicado por el Director de Prueba y/o Carrera en el briefing, y realizadas siempre que no entrañen peligro para el resto de los participantes.

17.27. La circulación de un kart innecesariamente lenta, errática o de forma que pueda ser considerada potencialmente peligrosa para el resto de los pilotos está prohibida.

CARENADO DELANTERO Y KIT DE MONTAJE DEL CARENADO

17.28. El uso del carenado delantero y de su kit de fijación con homologación vigente es obligatorio.

17.29. A partir de los entrenamientos cronometrados cada piloto deberá acceder al parque de salida con el carenado delantero desmontado. El mecánico o el piloto deberán fijar dicho carenado delantero bajo la supervisión de un comisario técnico.

17.30. Durante las mangas y carreras sólo se permite la reinstalación del carenado delantero en la zona de reparación.

17.31. El carenado delantero debe estar, en todo momento, en posición correcta y debidamente instalado conforme a los Dibujos Técnicos nº 2c; 24c (MINI) y 2d y el texto que los acompaña.

17.32. No será mostrada la bandera negra con círculo naranja a aquellos pilotos cuyo carenado delantero no esté en posición correcta.

17.33. Si los Comisarios Técnicos o Jueces de Hecho informan de que, después de un entrenamiento cronometrado, manga o carrera, el carenado delantero de un kart no estaba en posición correcta cuando la bandera de cuadros fue mostrada y el kart cruzó la línea de llegada, o cuando la manga o carrera se dio por finalizada de acuerdo a lo previsto en el presente reglamento, una penalización de 5 segundos será directamente aplicada en mangas y carreras, y el mejor tiempo será anulado en entrenamientos cronometrados. Una vez en el parque de llegada, si el carenado delantero no está en posición correcta se presumirá, salvo prueba en contrario, que no lo estaba al finalizar el entrenamiento cronometrado, manga o carrera.

17.34. Cualquier tentativa de recolocar el carenado delantero fuera del área de reparación será penalizada con la descalificación de la competición. La misma penalización recaerá sobre quien contribuya a una tentativa de recolocación.

17.35. El área de reparación se cerrará desde el momento en que se presente el cartel de “última vuelta”.

17.36. El dispositivo de medición MiniRAE Lite de la empresa “RAE Systems INC (USA)” será utilizado desde los entrenamientos cronometrados para controlar la conformidad del carenado delantero con el Reglamento.

17.37. La medida COV (Compuestos Orgánicos Volátiles) del carenado delantero no podrá superar 5 ppm (valor límite máximo). Nota: la polución del carenado delantero, por ejemplo, a consecuencia del uso de un spray limpiador, debe evitarse, dado que puede acarrear la superación del valor límite.

17.38. Si tras un control se constata que el carenado delantero no es conforme al Reglamento, el piloto en cuestión no será autorizado a acceder a la preparrilla. Las reclamaciones contra este procedimiento no serán admitidas. Las apelaciones a este respecto no tendrán efecto suspensivo.

18) INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES OFICIALES

18.1. Los Comisarios Deportivos y la dirección de carrera pueden dar instrucciones a los concursantes y pilotos de acuerdo con lo establecido en el CDI. Estas instrucciones deberán ser publicadas en el tablón de avisos virtual o el sistema digital establecido, que dará fe de la publicación.

18.2. Las clasificaciones y resultados de los entrenamientos cronometrados, mangas y carreras, así como todas las decisiones, notificaciones y documentos de la prueba que estimen oportuno los Comisarios Deportivos, serán publicados en el Tablón de avisos virtual.

18.3. El concursante debe estar localizable durante toda la duración de la prueba.

18.4. Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas en el CDI, debiendo tener las banderas las medidas previstas en el CDI y/o sus anexos. Los concursantes no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean.

18.5. Las señales transmitidas a los pilotos por mediación de las banderas y señales previstas en el CDI deberán ser respetadas sin dilación. La falta de respeto a estas señales podrá ser penalizada.

SEÑALES UTILIZADAS POR LA DIRECCIÓN DE CARRERA

18.6. BANDERA NACIONAL

Esta bandera puede utilizarse para dar la salida de la manga o carrera. La señal de salida de la manga o carrera deberá darse bajando la bandera que, en lo que respecta a las competiciones con salida parada, no debería elevarse por encima de la cabeza antes de que todos los vehículos se hayan parado y, en ningún caso, durante más de diez segundos. Si por cualquier motivo no se emplease la bandera nacional, el color de la bandera que se use no debería prestarse a confusión con otra bandera de las descritas y debería estar especificado en el Reglamento Particular.

18.7. BANDERA ROJA

Esta bandera deberá agitarse sobre la línea de salida cuando se haya decidido parar una tanda de entrenamientos, una manga o una carrera. Simultáneamente, en cada puesto de comisarios alrededor del circuito también se debería agitar una bandera roja.

Si se ha dado la señal de parar la carrera:

a) Durante los entrenamientos, todos los vehículos reducirán inmediatamente su velocidad y volverán lentamente al parque de llegada o donde indiquen los oficiales.

b) Durante una manga o carrera, todos los vehículos deberán reducir su velocidad inmediatamente y dirigirse lentamente al lugar designado en el briefing por el Director de Prueba y/o Carrera o donde indiquen los oficiales.

c) Los adelantamientos están prohibidos y los pilotos deberían tener en mente que puede que se encuentren en la pista vehículos de competición y de asistencia, que puede que el circuito esté completamente obstruido a causa de un accidente y que las condiciones atmosféricas pueden haber hecho que el circuito esté impracticable a alta velocidad.

18.8. BANDERA A CUADROS NEGROS Y BLANCOS

Esta bandera se mostrará agitada; significa el final de una tanda de entrenamientos, una manga o una carrera. Una vez tomada la bandera a cuadros y en la vuelta inmediatamente posterior, considerada de deceleración, los pilotos circularán, a velocidad reducida y con las máximas precauciones, hacia el parque de llegada.

18.9. BANDERA NEGRA

Esta bandera debe utilizarse para informar a un piloto de que deberá entrar en el Pit Lane la próxima vez que pase por su entrada y dirigirse al parque de llegada o al lugar designado en el Reglamento Particular o en el briefing. Si por cualquier motivo el piloto no respetase esta instrucción, esta bandera no deberá mostrarse durante más de tres vueltas consecutivas. La decisión de mostrar esta bandera es competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos.

18.10. BANDERA NEGRA CON DISCO NARANJA

La bandera negra con un disco naranja deberá utilizarse para informar a un piloto de que su kart tiene problemas mecánicos susceptibles de provocar un peligro para él mismo o para los demás, por lo que deberá entrar al área de reparación en la siguiente vuelta. Cuando los problemas mecánicos hayan sido resueltos a satisfacción de los Comisarios Técnicos, el kart podrá volver a

salir a la pista. Esta bandera podrá ser mostrada igualmente a todo piloto cuyo transponder presente cualquier tipo de fallo, según el sistema de cronometraje oficial.

18.11. BANDERA BLANCA DIAGONAL NEGRA (PREAVISO)

La bandera formada por triángulo negro y triangulo blanco, acompañada de un panel con un número, será una advertencia para el piloto por conducta antideportiva.

18.12. BANDERA AZUL CON DOBLE DIAGONAL ROJA

En las carreras, a todo piloto que vaya a ser doblado se le mostrará la bandera azul y roja (doble diagonal), junto a su número, a criterio del Director de Carrera. Deberá entrar inmediatamente al Pit Lane y será clasificado según el número de vueltas que haya completado. Todo piloto que no atienda dicha bandera podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos.

SEÑALES UTILIZADAS EN LOS PUESTOS DE COMISARIOS

18.13. BANDERA ROJA

18.15. Esta bandera se mostrará únicamente por orden del Director de Prueba y/o Carrera cuando sea necesario detener una tanda de entrenamientos, manga o carrera, conforme al artículo 18.9.

18.14. BANDERAS AMARILLAS

Una o más banderas amarillas mostradas en los puestos de comisarios indican la existencia de un peligro de cualquier clase en la pista o próximo a ella. Los pilotos deben reducir la velocidad y estar preparados para cambiar de dirección e incluso parar. Los adelantamientos están prohibidos bajo estas circunstancias.

18.15. BANDERA AZUL

Se mostrará agitada para indicar a un piloto que está a punto de ser adelantado. No tiene el mismo significado en los entrenamientos que en las mangas o carreras.

a. Durante los entrenamientos: Un vehículo más rápido está justo detrás y se dispone a adelantar.
b. Durante las mangas o carreras: Esta bandera deberá mostrarse a un vehículo que va a ser doblado por otro; el piloto afectado deberá facilitar la maniobra.

18.16. SEÑALIZACIÓN LUMINOSA

Podrán utilizarse luces que acompañen a las banderas físicas. El significado de las luces será el mismo que el de las banderas. En caso de discrepancia, será la bandera física la que prevalezca.

18.17. RESTO DE BANDERAS

El significado del resto de banderas no mencionadas expresamente en este reglamento será el determinado en el CDI y/o sus anexos.

18.18. INFRACCIONES

Cualquier infracción o caso omiso a las señales descritas en este artículo y realizadas por los oficiales podrá ser penalizada por los Comisarios Deportivos.

19) INCIDENTES Y PENALIZACIONES

19.1. Los Comisarios Deportivos pueden imponer las penalizaciones previstas tanto en el presente Reglamento y sus diferentes anexos, como cualquier otra de que dispongan en virtud del CDI.

19.2. Se entiende por “Incidente” un hecho o una serie de hechos que implique a uno o más pilotos que, los Comisarios Deportivos, puedan considerar que:

a. Suponga la suspensión, interrupción o neutralización de una sesión en aplicación del presente Reglamento.
b. Constituya una violación de la normativa aplicable (Reglamento, CDI, etc.).
c. Adelante una salida o provoque una salida nula.
d. Tome la salida desde una posición incorrecta.
e. Cause una colisión evitable.
f. Fuerce a un piloto fuera de la pista.

g. Presente el carenado delantero en posición incorrecta.

h. Impida o entorpezca cualquier maniobra lícita de adelantamiento a otro piloto.

i. Adelante ilegítimamente a otro piloto.

j. Provoque un problema de seguridad.

k. Desobedezca o haga caso omiso a las instrucciones o indicaciones de los oficiales o responsables de la prueba.

l. En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el espíritu deportivo que debe presidir el automovilismo.

19.3. Los Comisarios Deportivos tendrán el poder exclusivo de determinar si se ha producido un incidente y quién está implicado en él.

19.4. Aquellas penalizaciones impuestas durante el desarrollo de la sesión, incluidas las penalizaciones en tiempo, no podrán ser objeto de apelación por tratarse de penalizaciones directas e inmediatas para garantizar el normal desarrollo de la actividad deportiva.

19.5. Los Comisarios Deportivos podrán aumentar la severidad de una penalización teniendo en cuenta la posible reiteración de infracciones a lo largo de la temporada.

19.6 Cualquier piloto cuya inscripción sea formalizada para una prueba inscrita en el calendario de karting de la Real Federación Española de Automovilismo, incluido, pero no exclusivo de pruebas valederas para el Campeonato de España de Karting le será creado un pasaporte digital vinculado a cada piloto que contará con 12 puntos de origen. Los Comisarios Deportivos impondrán puntos de penalización en el referido pasaporte a aquellos pilotos perpetradores de infracciones estipuladas en los reglamentos aplicables, según el baremo establecido en el Anexo I. La pérdida total de los 12 puntos del pasaporte implicará la automática suspensión por una prueba al piloto en cuestión, que no podrá participar en la siguiente prueba registrada de cualquier campeonato o similar en el calendario de karting de la RFEDA en la que el piloto ya hubiera participado con anterioridad. Una vez la suspensión haya sido completada el piloto recuperará sus 12 puntos. La imposición de pérdida de puntos se computará de fecha a fecha, caducando la misma al año de su imposición, recuperando el piloto la cantidad detraída.

COMUNICACIÓN DE PENALIZACIONES

19.7 Los Comisarios Deportivos podrán imponer penalizaciones directas durante el transcurso de una manga o carrera. Estas penalizaciones serán comunicadas a los pilotos mediante un panel informativo con su número y la penalización impuesta. Además, siempre que sea posible, se reflejarán en los monitores de cronometraje y aparecerán aplicadas en la clasificación provisional. Las penalizaciones que deban ser aplicadas por infracciones al procedimiento de salida serán impuestas de manera directa por los Comisarios Deportivos y publicadas en la clasificación provisional y en el tablón de avisos. Los concursantes y pilotos no serán llamados al Colegio de Comisarios Deportivos.

19.8. Los Comisarios Deportivos podrán informar al Comité de Apelación y Disciplina y al Departamento Deportivo de la RFEDA sobre cualquier federado o poseedor de un carnet profesional que ellos consideren implicado en un incidente.

19.9. El Comité de Apelación y Disciplina podrá penalizar a cualquier federado implicado en un incidente de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la RFEDA, así como la RFEDA retirar el carnet profesional a su poseedor.

19.10. Ninguna decisión tomada o penalización impuesta reducirá el efecto de los Art. 12.11 o 12.12 del CDI.

20) RECLAMACIONES, APELACIONES Y DERECHO DE REVISIÓN

20.1. Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España y el CDI, acompañada de la caución correspondiente.

20.2. Conforme a lo indicado en las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España y el CDI, toda apelación deberá ser interpuesta en la forma y plazos establecidos, acompañada de la caución correspondiente.

20.3. De acuerdo con la normativa vigente en España, los citados importes deberán abonarse obligatoriamente mediante transferencia bancaria, tarjeta de crédito, ingreso en cuenta o cheque nominativo. En ningún caso será admitido el efectivo o medios de pago que no identifiquen a los intervinientes en la operación.

20.4. Las partes interesadas por una decisión tienen la posibilidad de solicitar el derecho de revisión en los términos lo establecidos en las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

21) COMPOSICIÓN DE LA PRUEBA

La composición de las pruebas será la siguiente, como norma general:

• Viernes: Verificaciones administrativas, verificaciones técnicas previas y entrenamientos libres.

• Sábado: Warm-up, entrenamientos cronometrados y mangas clasificatorias

• Domingo: Warm-up, supermangas, carrera final y entrega de premios. La entrega de premios de las mangas podrá celebrarse antes de la carrera final.

La RFEDA podrá autorizar otra composición distinta previa petición motivada de un organizador. Salvo autorización expresa de la RFEDA, no está autorizada la combinación de categorías en una misma prueba.

22) DISTANCIAS A RECORRER

Las distancias mínimas y máximas que recorrer en las mangas y carreras serán las siguientes:

Categoría	**Mangas**		**Carrera final**	
	MIN	MAX	MIN	MAX
CS55 RACING KARTING ACADEMY	4 km	8 km	5 km	10 km
MINI	5 km	10 km	8 km	15 km
JUNIOR	8 km	15 km	13 km	25 km
SENIOR	8 km	15 km	15 km	30 km
KZ	8 km	15 km	15 km	30 km
OKN	8 km	15 km	15 km	30 km

23) SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)

23.1. En caso de declararse la sesión, manga o carrera en mojado (condición señalada por el Director de Prueba y/o Carrera mediante una pancarta) la elección de neumáticos es libre (excepto en las categorías MINI y CS55 RACING KARTING ACADEMY). El Director de Prueba y/o Carrera se reserva el derecho a mostrar la bandera negra a un piloto si juzga que lleva un juego de neumáticos erróneo y va muy lento suponiendo un peligro para los demás. La utilización de neumáticos de lluvia está prohibida si no se declara la sesión, manga o carrera en mojado.

23.2. Cuando el Director de Prueba y/o Carrera declaren la sesión, manga o carrera en mojado en las categorías CS55 RACING KARTING ACADEMY y/o MINI, todos los pilotos deben colocar, en el tiempo establecido, neumáticos de lluvia.

23.3. La utilización simultánea de slicks y neumáticos de lluvia en un mismo kart está prohibida.

23.4. El régimen de utilización de neumáticos en una sesión, manga o carrera declarada en mojado deberá respetar lo dispuesto en el presente reglamento en cuanto a control de los neumáticos oficiales.

24) TESTS COLECTIVOS OFICIALES / ENTRENAMIENTOS LIBRES

Tests Colectivos Oficiales:

Serán organizados por el organizador de la prueba el sábado y domingo de la semana previa a la disputa de la prueba. La participación en estas sesiones de Test Colectivos estará restringida a los pilotos inscritos. El organizador asume su exclusiva organización y podrá informar a los Comisarios Deportivos de la prueba de cualquier infracción que hubiera tenido lugar en la misma, quienes a su exclusivo criterio podrán aplicar alguna de las penalizaciones descrita en el Anexo 1 o, en su defecto, las establecidas en el artículo 12.4 del Código Deportivo Internacional.

Entrenamientos Libres:

24.1. Los entrenamientos libres son sesiones no obligatorias.

24.2. Sólo podrán participar en los entrenamientos libres los pilotos que consten en la última lista de inscritos publicada.

24.3. Se desarrollarán en la jornada del viernes. Constarán, como norma general, de 5 tandas de una duración mínima de 10 minutos para cada categoría.

24.4. El Director de Prueba y/o Carrera podrá interrumpir los entrenamientos libres tantas veces como sea necesario y por el tiempo que considere conveniente, si las condiciones meteorológicas o cualquier otra circunstancia supusieran un riesgo para la seguridad.

24.5. Si una sesión de entrenamientos libres fuera interrumpida, el tiempo seguirá corriendo. La sesión será reanudada bajo el criterio del Director de Prueba y/o Carrera.

24.6 Las infracciones cometidas durante los entrenamientos libres serán penalizadas por los Comisarios Deportivos de manera análoga a las cometidas en los entrenamientos cronometrados, mangas y carreras.

25) WARM-UP

25.1. DEFINICIÓN

Es una sesión de entrenamientos libres que se celebrarán el sábado y el domingo antes de las sesiones de entrenamientos cronometrados, mangas o carrera final.

25.2. COMPOSICIÓN Y DESARROLLO

Tendrán una duración mínima de 5 minutos para cada categoría. Cuando el número de inscritos sea mayor de 40 serán divididos en series par e impar, con un máximo de 40 pilotos por serie.

25.3. PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA

Los pilotos accederán a la pista de la forma siguiente:

- Si el circuito dispone de entrada y salida de pista independientes, los pilotos accederán a través de los accesos previstos.

- Si el circuito no dispone de entrada y salida de pista independientes, los pilotos accederán a través del Parque de Salida como vía de paso.

Control de puerta:

- Solo el piloto y su mecánico, debidamente acreditados, tendrán acceso al Parque de Salida en el horario establecido.

- No está autorizado el uso de neumáticos oficiales.

25.4. INTERRUPCIÓN DEL WARM-UP

El Director de Prueba y/o Carrera podrá interrumpir el warm-up tantas veces como sea necesario y por el tiempo que considere conveniente, si las condiciones meteorológicas o cualquier otra circunstancia supusieran un riesgo para la seguridad.

25.5. REANUDACIÓN DEL WARM-UP

Si una sesión de warm-up fuera interrumpida, el tiempo seguirá corriendo. La sesión será reanudada bajo el criterio del Director de Prueba y/o Carrera.

25.6. ANULACIÓN DEL WARM-UP

Por razones de fuerza mayor, los Comisarios Deportivos, a solicitud del Director de Prueba y/o Carrera, podrán anular la realización del warm-up.

25.7. INFRACCIONES

Las infracciones cometidas durante el warm-up serán penalizadas por los Comisarios Deportivos de manera análoga a las cometidas en los entrenamientos cronometrados, mangas y carreras.

26) ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS

DEFINICIÓN

26.1. Es una sesión obligatoria para todos los vehículos y pilotos que hayan sido autorizados a tomar parte en ella. Ningún piloto podrá participar en una manga o carrera si no ha disputado los entrenamientos cronometrados, salvo autorización expresa del Director de Prueba y/o Carrera.

COMPOSICIÓN Y DESARROLLO

26.2. Los pilotos autorizados a tomar parte en esta sesión serán divididos en series cuando superen los 36 vehículos, mediante sorteo, en presencia de un Comisario Deportivo, o mediante el sistema de par e impar. Como norma general, las series serán publicadas al término de las verificaciones técnicas de cada categoría.

26.3. La sesión de entrenamientos cronometrados tendrá una duración mínima de 3 5 minutos.

La RFEDA podrá determinar que una o varias categorías realicen los entrenamientos cronometrados de manera individual aplicándose las siguientes disposiciones:

a. Cada piloto accederá a pista de manera individual para realizar un total de dos vueltas cronometradas.

b. A la hora establecida para el comienzo de los entrenamientos cronometrados de la categoría o categorías correspondientes el piloto, junto con su mecánico acreditado, deberán estar preparados en la zona de preparrilla, listo para competir. El Director de Prueba y/o Carrera le indicará cuándo puede arrancar el motor y acceder a la pista, en el orden previamente establecido.

c. Desde su incorporación a pista está prohibido realizar maniobras de calentamiento de neumáticos, así como circular a una velocidad anormalmente reducida.

d. Una vez alcanzada la línea de cronometraje, comenzarán las dos vueltas cronometradas.

26.4. Cualquier piloto que cruce la línea de salida del pit lane se considerará que ha participado en los entrenamientos cronometrados.

26.5. Todo piloto que entre al Pit Lane se considerará retirado y no podrá reincorporarse a los entrenamientos cronometrados.

PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA

26.6. Los pilotos y sus karts se dirigirán al parque de salida, que se abrirá 20 minutos antes de la salida.

26.7. En la puerta de acceso, el comisario de parque realizará el siguiente control, mediante la hoja de control de entrada:

- Sólo el piloto y su mecánico están autorizados a acceder al Parque de Salida.

- Piloto y mecánico deberán presentar la acreditación correspondiente y solo podrán acceder al Parque de Salida en la sesión que les corresponda y en el horario previsto para la misma.

- Al Parque de Salida sólo está autorizada la entrada del kart, el carro porta kart, la herramienta manual, los recambios necesarios para la reparación del kart y otro juego de neumáticos de distinto tipo (seco/mojado).

26.8. No se podrán arrancar los motores en el interior del Parque de Salida, ni realizar cualquier manipulación u operación que pueda provocar un peligro para los demás ocupantes del parque.

26.9. 10 minutos antes del horario previsto para los entrenamientos cronometrados se abrirá el acceso a la zona de preparrilla.

26.10. El acceso a la preparrilla y el pit lane cerrarán al mostrarse la bandera de cuadros

INTERRUPCIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS

26.11. El Director de Prueba y/o Carrera podrá interrumpir los entrenamientos cronometrados tantas veces como sea necesario y por el tiempo que considere conveniente, si las condiciones meteorológicas o cualquier otra circunstancia supusieran un riesgo para la seguridad.

26.12. Cuando la señal de interrupción sea dada, el tiempo será detenido. Todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresarán lentamente hacia la línea de salida o parque de llegada, siguiendo las indicaciones de los oficiales y preparados para detenerse.

REANUDACIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS

26.13. Salvo imposibilidad manifiesta los entrenamientos cronometrados serán reanudados para cumplir con el tiempo previsto.

26.14. En el caso que una o varias sesiones de entrenamientos cronometrados sean interrumpidas, no se admitirá ninguna reclamación relativa a los posibles efectos sobre la clasificación.

26.15. Solo estarán autorizados a participar en la reanudación de los entrenamientos cronometrados aquellos pilotos que en el momento de la interrupción no se hubieran retirado o aún no hubieran abandonado la preparrilla.

CLASIFICACIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS

26.16. Un kart no puede ser clasificado más que por el piloto inscrito en el mismo.

26.17. Si se realizara una única serie, la clasificación se realizará con el mejor tiempo de cada piloto.

26.18. Si se realizaran dos series, la clasificación se realizará aplicando el criterio siguiente:

- 1er clasificado: 1º de la serie 1 (más rápida)
- 2º clasificado: 1º de la serie 2 (más lenta)
- 3er clasificado: 2º de la serie 1
- 4º clasificado: 2º de la serie 2.
- Y así sucesivamente.

26.19. En caso de empate, se considerará el 2º mejor tiempo de cada piloto, y así sucesivamente hasta romper el empate.

26.20. Si un piloto no pudiera realizar una vuelta cronometrada será clasificado al final de su serie. Si varios pilotos estuvieran en esta situación, sus posiciones se decidirán por sorteo.

26.21 Cualquier duda en la aplicación de este artículo se determinará a criterio de los Comisarios Deportivos.

ANULACIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS

26.22. En caso de no disputarse los entrenamientos cronometrados por causas de fuerza mayor, para la confección de las parillas de las mangas clasificatorias se tendrán en cuenta los tiempos del warm-up. En caso de que algún piloto no tuviera tiempo por no haberlo disputado, se le pondría al final de la parrilla.

27) PARRILLAS DE SALIDA

27.1. Al final de los entrenamientos cronometrados, será publicada la lista de pilotos clasificados y, posteriormente conforme a sus tiempos de publicación, las parrillas de salida. Solo a estos pilotos les será permitida la salida en las mangas de clasificación.

FORMACIÓN DE LAS PARRILLAS DE SALIDA DE LAS MANGAS CLASIFICATORIAS Y SUPERMANGAS

27.2. Las parrillas de las mangas clasificatorias y de las supermangas se formarán en función de los resultados de los entrenamientos cronometrados y mangas clasificatorias, respectivamente, y según el número de pilotos mediante el sistema de grupos especificado en el articulado sobre mangas clasificatorias y supermangas.

FORMACIÓN DE LAS PARRILLAS DE SALIDA DE LA CARRERA FINAL

27.3. La parrilla de la carrera final se establecerá de acuerdo con los puntos obtenidos en la Clasificación Intermedia Final, que surge de la combinación de puntos de las mangas clasificatorias y de las supermangas.

ASPECTOS COMUNES DE LA FORMACIÓN DE PARRILLAS DE SALIDA DE LA MANGAS Y CARRERA FINAL

27.4. El piloto que tenga la pole position de cada parrilla podrá elegir lado, siempre y cuando informe al Director de Prueba y/o Carrera tan pronto como llegue al Parque de Salida. Esta elección solo modificará la primera línea de parrilla. De no darse este caso, el piloto pole position de cada parrilla tomará la salida de las mangas o de la carrera final desde la posición especificada en el Reglamento Particular.

27.5. La parrilla de salida definitiva será publicada, mínimo, 30 minutos antes de la hora de salida de las mangas o de la carrera final.

27.6. Cualquier concursante cuyo vehículo no pueda formar parte de la parrilla, por la razón que sea (o que tenga un motivo importante para creer que su vehículo no estará preparado para tomar la salida) debe informar al Director de Prueba y/o Carrera antes de la hora prevista para la apertura de la preparrilla.

27.7. Si se retiran uno o más vehículos antes de la publicación definitiva de la parrilla de salida, sus espacios en la misma serán completados con los vehículos de reserva, si los hubiera. Salvo autorización de los Comisarios Deportivos, después de la publicación de la parrilla de salida ningún vehículo de reserva será admitido a participar en la carrera.

27.8. Todo participante que se retire de la prueba sin notificar previamente su decisión de hacerlo al Director de Prueba y/o Carrera, podrá ser penalizado.

28) MANGAS CLASIFICATORIAS Y SUPERMANGAS

DEFINICIÓN DE LAS MANGAS CLASIFICATORIAS

28.1. Los tiempos realizados en los entrenamientos cronometrados servirán para confeccionar las parrillas de salida de las mangas clasificatorias, de acuerdo con lo establecido en el artículo 27.

28.2. Las mangas clasificatorias se realizarán en función del número pilotos, dividiéndose en grupos de un máximo de 18 pilotos y 2 grupos como máximo en cada manga.

COMPOSICIÓN Y DESARROLLO DE LAS MANGAS CLASIFICATORIAS

28.3. Las mangas clasificatorias se desarrollarán mediante los siguientes criterios:

- **CASO A**: Si el número de pilotos es menor o igual que 36, se efectuarán dos mangas clasificatorias en las que participarán todos los pilotos, excepto decisión en contrario tomada por los Comisarios Deportivos.

- **CASO B**: Si el número de pilotos es de 37 a 54, se formarán 3 grupos de la siguiente manera:

  Cada grupo tendrá 18 pilotos como máximo, según la clasificación de los entrenamientos cronometrados:

1er clasificado	- 1º grupo A.
2º clasificado	- 1º grupo B.
3er clasificado	- 1º grupo C.
4º clasificado	- 2º grupo A.
5º clasificado	- 2º grupo B.
6º clasificado	- 2º grupo C.

  Y así sucesivamente.

Cada grupo competirá contra todos los demás, es decir:

A contra B, A contra C, B contra C, en el orden establecido en el horario oficial.

PUNTUACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LAS MANGAS CLASIFICATORIAS

28.4. Los puntos que se atribuirán a los pilotos en cada una de las mangas clasificatorias serán como sigue:

Al primero 0 puntos, al segundo 2 puntos, al tercero 3 puntos. Y así sucesivamente en función creciente de un punto.

28.5. En caso de empate entre pilotos, el desempate se realizará en función de su clasificación en los entrenamientos cronometrados.

28.6. Los pilotos que hayan tomado la salida y no hayan completado toda la manga serán clasificados de acuerdo con el número de vueltas efectuadas, sin que exista un mínimo.

28.7. A los pilotos que no tomen la salida en una manga les será atribuido un número de puntos igual al número total de participantes de los grupos A y B más 1 punto.

28.8. Los pilotos descalificados recibirán un número de puntos igual al número total de participantes de los grupos A y B más 2 puntos.

28.9. Cualquier piloto presente en la preparrilla junto a su kart será considerado como salido a la manga.

28.10. En el caso de que una o varias mangas clasificatorias no pudieran disputarse por causas de fuerza mayor y sea manifiestamente imposible establecer una clasificación de las mismas deportivamente equitativa, donde todos los participantes hubiesen disputado el mismo número de mangas, se tomará la clasificación de los entrenamientos cronometrados como base para establecer la parrilla de salida de la carrera 1.

DEFINICIÓN DE LAS SUPERMANGAS

28.11. Los resultados obtenidos en las mangas clasificatorias servirán para confeccionar las parrillas de salida de las supermangas, de acuerdo con lo establecido en el artículo 27.

28.12. Las supermangas se realizarán en función del número pilotos, dividiéndose en grupos de un máximo de 36 pilotos y dos grupos.

COMPOSICIÓN Y DESARROLLO DE LAS SUPERMANGAS

28.13. Las supermangas se desarrollarán mediante los siguientes criterios:

- **CASO A**: Si el número de pilotos es menor o igual que 36, se efectuará la supermanga en un único grupo en el que participarán todos los pilotos, excepto decisión en contrario tomada por los Comisarios Deportivos.

- **CASO B**: Si el número de pilotos es de 37 a 54, se formarán 2 grupos de la siguiente manera:

  Cada grupo tendrá 27 pilotos como máximo, según la clasificación de las mangas clasificatorias:

1er clasificado	- 1º grupo 1.
2º clasificado	- 1º grupo 2.
3er clasificado	- 2º grupo 1.
4º clasificado	- 2º grupo 2.
5º clasificado	- 3º grupo 1.
6º clasificado	- 3º grupo 2.

  Y así sucesivamente.

PUNTUACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LAS SUPERMANGAS

28.14. Los puntos que se atribuirán a los pilotos en cada una de las supermangas serán como sigue:

Al primero 0 puntos, al segundo 2 puntos, al tercero 3 puntos. Y así sucesivamente en función creciente de un punto.

28.15. En caso de empate entre pilotos, el desempate se realizará en función de su clasificación en las mangas clasificatorias. Si se mantiene el empate, el desempate se realizará en función de su clasificación en los entrenamientos cronometrados.

28.16. Los pilotos que hayan tomado la salida y no hayan completado toda la manga serán clasificados de acuerdo con el número de vueltas efectuadas, sin que exista un mínimo.

28.17. A los pilotos que no tomen la salida en una manga les será atribuido un número de puntos igual al número total de participantes de los grupos 1 y 2 más 1 punto.

28.18. Los pilotos descalificados recibirán un número de puntos igual al número total de participantes de los grupos 1 y 2 más 2 puntos.

28.19. Cualquier piloto presente en la preparrilla junto a su kart será considerado como salido a la manga.

28.20. En el caso de que una o varias supermangas no pudieran disputarse por causas de fuerza mayor y sea manifiestamente imposible establecer una clasificación de las mismas deportivamente equitativa, donde todos los participantes hubiesen disputado el mismo número de mangas, se tomará la clasificación de las mangas clasificatorias como base para establecer la parrilla de salida de la carrera final.

28.21. Los 36 primeros pilotos en la Clasificación Intermedia Final, que surge de la combinación de puntos de las mangas clasificatorias y de las supermangas, serán clasificados directamente a la carrera final.

29) CARRERA FINAL

En cada prueba se realizará una carrera final.

30) PROCEDIMIENTOS DE PARQUE DE SALIDA, PREPARRILLA Y PARRILLA PARA LAS MANGAS CLASIFICATORIAS, SUPERMANGAS Y LAS CARRERAS

PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA

30.1. Los pilotos y sus karts se dirigirán al Parque de Salida de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- El parque se abrirá 20 minutos antes del inicio de la vuelta de formación.
- Si el montaje de la parrilla estuviera previsto en la pista, el parque se abrirá 30 minutos antes del inicio de la vuelta de formación.

30.2. En la puerta de acceso, el comisario de parque realizará el siguiente control, mediante la hoja de control de entrada:

- Sólo el piloto y su mecánico están autorizados a acceder al Parque de Salida.

- Piloto y mecánico deberán presentar la acreditación correspondiente y solo podrán acceder al Parque de Salida en la manga o carrera que les corresponda y en el horario previsto para la misma.

- Al Parque de Salida sólo está autorizada la entrada del kart, el carro porta kart, la herramienta manual, los recambios necesarios para la reparación del kart y otro juego de neumáticos de distinto tipo (seco/mojado).

30.3. No se podrán arrancar los motores en el interior del Parque de Salida, ni realizar cualquier manipulación u operación que pueda provocar un peligro para los demás ocupantes del parque.

30.4. La preparrilla se constituirá 15 minutos antes del inicio de la vuelta de formación. Los pilotos quedarán a disposición del Director de Prueba y/o Carrera.

PROCEDIMIENTO DE PREPARRILLA Y PARRILLA

30.5. La parrilla de salida se formará en la zona de preparrilla. En el caso de que la formación de la parrilla se realizará en la pista, esta será considerada como zona de preparrilla con las mismas consideraciones y normas.

30.6. Durante la formación de la parrilla los pilotos se colocarán en la posición exacta que deberán ocupar en el momento de la salida. Este lugar deberá ser mantenido durante todo el procedimiento de salida.

30.7. La parrilla tendrá una formación de dos filas.

30.8. Cualquier piloto con su kart presente en la parrilla de salida o preparrilla dentro de los tiempos establecidos será considerado como salido a la manga o carrera, independientemente del número de vueltas realizadas.

30.9. Desde el acceso a la preparrilla, los karts deben estar listos para competir. Está prohibido realizar cualquier trabajo y/o ajuste en el kart, con la excepción del ajuste a la baja de la presión de los neumáticos y quitar las cintas del radiador, salvo indicación en contrario por parte del Director de Prueba y/o Carrera.

30.10. A discreción del Director de Prueba y/o Carrera se podrá realizar un arranque de motores preparatorio para la salida. Situados correctamente en la parrilla y con los karts debidamente sujetos en los carros, se podrá proceder al arranque de motores durante un minuto.

30.11. 5 minutos antes del inicio de la vuelta de formación se cerrará el acceso a la zona de preparrilla.

30.12. Cualquier kart que no haya tomado su posición en la parrilla en el tiempo establecido no estará autorizado a hacerlo, salvo autorización de los Comisarios Deportivos.

30.13. Cualquier concursante cuyo vehículo no pueda formar parte de la parrilla, por la razón que sea (o que tenga un motivo importante para creer que su vehículo no estará preparado para tomar la salida) debe informar al Director de Prueba y/o Carrera antes de la hora prevista para la apertura de la preparrilla.

30.14. 3 minutos antes del inicio de la vuelta de formación se mostrará el panel de 3 minutos. Los karts deberán estar en el suelo sobre sus neumáticos. Todas las personas deben abandonar la parrilla excepto pilotos, mecánicos y oficiales de la prueba.

30.15. 1 minuto antes del inicio de la vuelta de formación se mostrará el panel de 1 minuto. A partir de este momento no está permitido realizar ninguna operación en los karts.

30.16. 30 segundos antes del inicio de la vuelta de formación se mostrará el panel de 30 segundos o una bandera y/o luz amarilla.

30.17. La señal para el comienzo de la vuelta de formación será una bandera y/o luz verde. Los karts que no estén equipados con motor de arranque podrán ser empujados por sus mecánicos hasta la línea blanca que delimita el final del Pit Lane, o hasta que un oficial les indique que dejen de empujar en el caso de parrilla montada en pista.

30.18. Si comenzara a llover después de la señal de CINCO MINUTOS y antes del inicio de la vuelta de formación, a criterio del Director de Prueba y/o Carrera se declarará situación de pista mojada, aplicándose las previsiones del presente reglamento. Se mostrará el panel de SALIDA RETRASADA y el procedimiento de salida comenzará de nuevo desde el panel de DIEZ MINUTOS. Sólo se permitirá el cambio de neumáticos, el ajuste de sus presiones, el ajuste de los bujes y la adecuación del filtro de aire a las nuevas condiciones meteorológicas.

30.19. Si, por cualquier motivo, un kart presente en la parrilla de salida de una manga o carrera no es considerado "listo para competir" una vez cerrado el acceso a la preparrilla, el kart será trasladado a la zona de reparación para que el mecánico pueda trabajar en él, tomando la salida el piloto desde el pit lane y al final de la formación, independientemente del número de vueltas de formación.

31) PROCEDIMIENTO DE SALIDA

31.1. En la salida, el Director de Prueba y/o Carrera estará situado en una plataforma construida y localizada según las disposiciones del Reglamento de Circuitos de la CIK-FIA.

31.2. La línea de meta determina el inicio y final de una vuelta completa al circuito y, por consiguiente, también el inicio y final de una manga o carrera

PROCEDIMIENTO DE SALIDA LANZADA

31.3. Tras la bandera verde, comenzará la vuelta de formación. Los vehículos estarán a las órdenes del Director de Prueba y/o Carrera. Deberán iniciar la vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en "pole position".

31.4. Una vez que hayan tomado la salida de la vuelta de formación y traspasado la línea de final de Pit Lane (o de meta en el caso de formación de parrilla en pista) los pilotos no podrán recibir ayuda exterior.

31.5. Si un piloto no pudiera arrancar y requiriese la intervención de un mecánico antes de la bandera verde, será trasladado al pit lane a criterio del Director de Prueba y/o Carrera quién podrá no autorizarlo, pudiéndose reincorporar al final del grupo una vez la señal de bandera verde haya sido dada, podrá recuperar su posición original hasta la línea roja. Si el mismo caso se presentara después de la señal de bandera verde, será trasladado al pit lane a criterio del Director de Prueba y/o Carrera quién podrá no autorizar la salida de ese piloto, pudiéndose reincorporar a la única o última vuelta de formación previstas y podrá recuperar su posición original hasta la línea roja. Si en el caso anterior, no pudiera incorporarse a tiempo a la vuelta de formación prevista tomará la salida desde el pit lane una vez el grupo haya pasado la salida del pit lane. En el eventual caso de una vuelta de formación extra, el piloto se podrá reincorporar a ella, pero tendrá que salir en última posición, no pudiendo recuperar su posición original.

31.6. Durante la vuelta de formación está prohibido efectuar maniobras para el calentamiento de neumáticos a partir del punto indicado por el Director de Prueba y/o Carrera en el briefing. Los pilotos deberán formar en dos filas y circular en paralelo, a velocidad reducida, al alcanzar el punto establecido en el briefing por el Director de Prueba y/o Carrera para comenzar la formación. No podrán utilizar otro itinerario que el delimitado por la pista. Deberán guardar la posición marcada en la parrilla.

31.7. En cada circuito existirá una LÍNEA ROJA previa a la zona de salida. Esta LÍNEA ROJA, o línea imaginaria formada por conos al borde de la pista, deberá ser indicada en el briefing. Durante la vuelta de formación, el piloto que haya perdido su posición podrá recuperarla hasta esta LÍNEA ROJA, efectuando la maniobra de una forma prudente. Los demás pilotos deberán facilitar esta operación cediendo el paso. Una vez superada la LÍNEA ROJA, ninguna maniobra de adelantamiento está permitida y cualquier piloto que no esté en su posición tomará la salida en la que ocupe en ese momento. En caso de una nueva vuelta de formación, se podrá volver a intentar recuperar la posición una vez sobrepasada la línea de meta.

31.8. Si un piloto se detiene por cualquier motivo durante la vuelta de formación no podrá arrancar de nuevo su kart antes de haber sido superado por la totalidad del pelotón. Solo entonces podrá recuperar su posición original, siempre que no afecte a la seguridad y respetando lo establecido para la LÍNEA ROJA. En el caso de una repetición de la vuelta de formación, si el piloto intenta arrancar por delante de la formación con el objeto de ser superado por los primeros pilotos e intercalarse en el pelotón, le será mostrada la bandera negra y podrá ser descalificado de esa manga o carrera.

31.9. Los pilotos que pierdan posiciones durante la vuelta de formación no podrán usar ningún otro camino o vía que no sea la considerada como pista y delimitada por las líneas blancas.

31.10. El Director de Prueba y/o Carrera podrá detener la vuelta de formación si considera que un piloto se ha parado o retrasado por infracción de otro piloto, o indicará una vuelta suplementaria de formación para que este piloto pueda recuperar su posición.

31.11. En la zona de parrilla existirán dos pasillos de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Circuitos de la CIK-FIA.

31.12. Al final de la vuelta de formación, los pilotos deberán mantenerse dentro del pasillo hasta que la señal de salida haya sido dada. Las líneas blancas forman parte del pasillo.

31.13. Los pilotos deberán mantenerse en el pasillo que les corresponda, circulando a velocidad reducida.

31.14. Una línea amarilla pintada 25 metros antes de la de meta servirá de zona de referencia al Director de Prueba y/o Carrera para dar la salida. Esta línea también podrá estar compuesta por conos a ambos lados de la pista.

31.15. Cuando los karts se acerquen las luces rojas estarán encendidas.

31.16. Durante todo el procedimiento, los pilotos deben respetar una distancia de seguridad no mayor que un kart, evitando los contactos. Todo piloto que toque, golpee o empuje al kart que le precede podrá ser penalizado.

31.17. Todo piloto que se salga de su pasillo podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos con una penalización en tiempo, que será de un mínimo de 3 segundos si la salida es parcial (una o más ruedas fuera del pasillo) y de un mínimo 10 segundos si la salida es total (todas las ruedas fuera).

31.18. Si el Director de Prueba y/o Carrera considera correcta la formación, dará la salida apagando las luces rojas.

31.19. Si no considera correcta la formación, encenderá la luz ámbar o naranja, que significa que debe realizarse otra vuelta de formación.

31.20. Los casos de salida anticipada de cualquier piloto (adelantar al “pole” antes de que la salida haya sido dada) podrán ser penalizados con un mínimo de 3 segundos.

31.21. En el caso de repetidas falsas salidas o por incidentes en la vuelta de formación, el Director de Prueba y/o Carrera podrá parar el procedimiento de salida mediante la bandera roja e informar a los Comisarios Deportivos, quienes podrán penalizar al piloto que consideren responsable. Una nueva salida será dada lo antes posible. Todos los pilotos presentes en el área de salida o en el área de reparación antes de que el procedimiento fuera detenido serán autorizados a tomar la salida de la nueva vuelta de formación.

PROCEDIMIENTO DE SALIDA PARADA

31.22. Tras la bandera verde, comenzará la vuelta de formación. Los vehículos deberán iniciarla manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en "pole position".

31.23 Una vez que hayan tomado la salida de la vuelta de formación y traspasado la línea de final de Pit Lane (o de meta en el caso de formación de parrilla en pista) los pilotos no podrán recibir ayuda exterior.

31.24. Durante la vuelta de formación está prohibido efectuar ensayos de salida. También está prohibido efectuar maniobras para el calentamiento de neumáticos después del punto indicado por el Director de Prueba y/o Carrera en el briefing.

31.25. Si un piloto no pudiera arrancar y requiriese la intervención de un mecánico antes de la bandera verde, será trasladado al pit lane a criterio del Director de Prueba y/o Carrera quién podrá no autorizarlo, pudiéndose reincorporar a su posición original si este lo hiciera antes de que el último kart se coloque en su posición, en caso contrario deberá tomar la salida en última posición. Si el mismo caso se presentara después de la señal de bandera verde, será trasladado al pit lane a criterio del Director de Prueba y/o Carrera quién podrá no autorizar la salida de ese piloto, pudiéndose reincorporar a la única o última vuelta de formación previstas y podrá recuperar su posición original si este lo hiciera antes de que el último kart se coloque en su posición, en caso contrario deberá tomar la salida en última posición. Si en el caso anterior, no pudiera incorporarse a tiempo a la vuelta de formación prevista tomará la salida desde el pit lane una vez el grupo haya pasado la salida del pit lane. En el eventual caso de una vuelta de formación extra, el piloto se podrá reincorporar a ella, pero tendrá que salir en última posición, no pudiendo recuperar su posición original.

31.26. Los pilotos deberán circular a velocidad reducida al alcanzar la curva previa a la parrilla. No podrán utilizar otro itinerario que el delimitado por la pista. Deberán guardar su posición de salida.

31.27. Al final de la vuelta de formación y a las órdenes de los oficiales, los pilotos tomarán sus posiciones y detendrán sus karts en la parrilla de salida. El Director de Carrera o su adjunto estará en la zona de salida con una bandera roja.

31.28. Las luces estarán apagadas hasta que el último kart haya tomado su posición en la parrilla.

31.29. En el caso de que un piloto se retrasara en la vuelta de formación podrá recuperar su posición en la parrilla antes de que se enciendan las luces rojas.

31.30. Todo piloto que se encuentre en posición avanzada, retrasada y/o no centrada con relación a las marcas de la parrilla podrá ser penalizado.

31.31. Cuando todos los karts estén parados en la parrilla, un oficial mostrará una bandera verde a su final. El Director de Carrera o su adjunto se retirarán con la bandera roja de la zona de salida y los pilotos quedarán a las órdenes del Director de Prueba y/o Carrera. A partir de este momento los pilotos deberán estar correctamente situados y con las manos en el volante.

31.32. El Director de Prueba y/o Carrera iniciará el encendido secuencial de las luces rojas (con una duración aproximada de 4 segundos).

31.33. El Director de Prueba y/o Carrera dará la salida apagando las luces rojas.

31.34. Si el Director de Prueba y/o Carrera no está satisfecho con el procedimiento, encenderá la luz ámbar o naranja, lo que significará que una vuelta de formación adicional será realizada.

31.35. Si un piloto no pudiera salir se mantendrá en su kart y notificará su situación levantando los brazos. En este caso, el Director de Prueba y/o Carrera encenderá la luz ámbar o naranja, anunciando una nueva vuelta de formación. El piloto podrá intentar arrancar por sus propios medios cuando toda la parrilla le haya superado. Si no consiguiera reanudar la marcha, quedará a las órdenes de los oficiales para situar el kart en una posición segura. Si el piloto consiguiera retomar la marcha, no estará autorizado a recuperar su posición original y deberá tomar la salida al final de la parrilla, con independencia del número de vueltas de formación que se realicen, y ningún piloto estará autorizado a ocupar la posición que ha dejado vacante.

31.36. Si fuera necesario interrumpir el procedimiento de salida, el Director de Prueba y/o Carrera presentará la bandera roja agitada, indicando a los pilotos que deben apagar sus motores.

31.37. Cualquier intento de adelantar o retrasar la salida será penalizado. Incurren en una salida anticipada los pilotos que antes de la señal de salida dejan de estar en su posición asignada. Todo kart que se mueva mientras las luces rojas estén encendidas será considerado incurso en una falsa salida. Para verificar el cumplimiento de la normativa establecida en el procedimiento de salida todos los oficiales que figuren en el Reglamento Particular de la prueba serán considerados Jueces de Hechos.

INFRACCIONES AL PROCEDIMIENTO DE SALIDA

31.38. Además de las infracciones específicas de cada procedimiento, aquél piloto o pilotos que tomarán la salida adelantados respecto de su posición original podrán ser penalizados por los Comisarios Deportivos.

32) NEUTRALIZACIÓN, SUSPENSIÓN, REANUDACIÓN O DETENCIÓN DEFINITIVA DE UNA MANGA O CARRERA

NEUTRALIZACIÓN DE UNA MANGA O CARRERA

32.1. Una manga o carrera podrá ser neutralizada en el caso de que así lo considere necesario el Director de Prueba y/o Carrera. El procedimiento será usado solo si la pista está obstruida o si los pilotos u oficiales están en un inmediato peligro físico, pero las circunstancias no son suficientes para justificar la detención de la manga o carrera.

32.2. La orden de neutralización se considerará dada cuando en el puesto de Dirección de Carrera y en cada puesto de comisarios se muestre una única bandera amarilla agitada y un panel “SLOW” (panel amarillo con la palabra “SLOW” en negro), que serán mantenidos hasta que finalice la neutralización. Las luces naranjas intermitentes estarán encendidas en la línea de meta.

32.3. Todos los karts deberán alinearse detrás del que vaya primero, estando prohibido adelantar salvo que un kart reduzca ostensiblemente su velocidad debido a un problema mecánico.

32.4. Durante la neutralización el piloto en cabeza dictará la velocidad a la que se debe circular, siempre muy moderada. Se entiende por velocidad moderada una inferior a 60 km/h. Cualquier infracción a esta norma podrá ser penalizada por los Comisarios Deportivos. Todos los karts deberán mantenerse detrás del líder en una formación lo más compacta posible. Ningún piloto está autorizado a dejar una distancia mayor de dos karts con el que le precede.

32.5. Cuando el Director de Prueba y/o Carrera decida el final de la neutralización, las luces naranjas intermitentes en la línea de meta serán apagadas y las banderas amarillas en los puestos de comisarios se mostrarán estáticas, lo que significa que la próxima vez que se cruce la línea de meta la manga o carrera será relanzada.

32.6. Anunciado el fin del procedimiento SLOW mediante las banderas amarillas estáticas, el kart líder seguirá marcando la velocidad, siempre reducida. El Director de Carrera indicará la reanudación mostrando la bandera verde. Al acercarse a la línea de meta, los pilotos solo podrán acelerar después de haber cruzado la línea amarilla y no podrán adelantar hasta haber cruzado la de meta. Las banderas amarillas y los paneles “SLOW” en los puestos de comisarios serán retirados y reemplazados por banderas verdes agitadas. Estas banderas serán mostradas como máximo durante una vuelta.

32.7. Todas las vueltas completadas durante la neutralización serán consideradas como vueltas de carrera.

32.8. Una manga o carrera podrá finalizar durante una neutralización.

SUSPENSIÓN DE UNA MANGA O CARRERA

32.9. Cuando fuera necesario suspender una manga o una carrera a causa de una obstrucción de la pista, por las condiciones atmosféricas o por otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Prueba y/o Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de comisarios. La decisión de interrumpir una manga o carrera podrá ser tomada por el Director de Prueba, el Director de Carrera en su ausencia, o sus adjuntos si ambos estuvieran ausentes.

32.10. En este caso, todos los karts deben reducir inmediatamente su velocidad, está prohibido adelantar y los pilotos estarán a las órdenes de los oficiales, quienes les indicarán, bajo las instrucciones del Director de Prueba y/o Carrera, hacia dónde deberán dirigirse para detenerse.

32.11. Ante la ausencia de instrucciones en contrario, los karts se detendrán en la recta principal a la altura de la línea de meta.

REANUDACIÓN DE UNA MANGA O CARRERA

32.12. Tras una suspensión, el plazo de reanudación debe ser lo más corto posible, y cuando se conozca la hora de comienzo se informará a los pilotos. En cualquier caso, se emitirá un aviso 10 minutos antes.

Se mostrarán los siguientes carteles antes de la reanudación:

- 10 minutos
- 5 minutos
- 3 minutos
- 1 minuto
- 30 segundos o bandera/luz amarilla

Cada aviso irá acompañado de una señal sonora.

El procedimiento a seguir varía en función del número de vueltas completadas por el piloto clasificado en primera posición antes de que se mostrara la bandera roja.

REANUDACIÓN CASO A: MENOS DE 2 VUELTAS REALIZADAS

32.13. La salida original será considerada como no realizada.

32.14. No se permitirá la asistencia de mecánicos o ayuda exterior hasta que el Director de Prueba y/o Carrera lo autoricen. Una vez concedida esa autorización, piezas de repuesto pueden ser introducidas en la pista a través de la puerta o área designada en el briefing. No se permitirá el acceso de equipamiento a través de cualquier otro lugar. El material que se introduzca a la pista debe ser aportado por el mecánico de cada piloto. No se permitirá ayuda exterior para introducir material a la pista. El Director de Prueba y/o Carrera anunciará la hora de salida de la nueva carrera o manga, con una antelación que, normalmente, será de 10 minutos. A partir del cartel de 10 minutos se estará a lo dispuesto en el procedimiento de preparrilla y parrilla (art. 30.5 y siguientes).

32.15. En ningún caso estará permitido el repostaje. A criterio del Director de Prueba y/o Carrera, se podrá disminuir la distancia total de vueltas de la manga o carrera.

32.16. La parrilla de salida será la misma que la original.

32.17. Se admitirá a la nueva salida a todos los pilotos presentes en el procedimiento de salida original, con el mismo kart.

32.18. Los carenados delanteros podrán recolocarse en su posición original y ninguna penalización será aplicada.

REANUDACIÓN CASO B: MÁS DE 2 VUELTAS REALIZADAS, PERO MENOS DEL 75% DE LA DISTANCIA DE LA MANGA O CARRERA REDONDEANDO LAS VUELTAS A LA UNIDAD POR EXCESO

32.19. Una vez detenidos los karts donde se haya indicado, Comisarios Técnicos o Jueces de Hecho verificarán la colocación de los carenados delanteros de todos los participantes. Si alguno no está en posición correcta, una penalización de 5 segundos será aplicada directamente sobre la clasificación usada de referencia para el orden de salida. Realizada la comprobación y cuando se le autorice a ello, los pilotos podrán recolocar su carenado delantero. La recolocación o intención de recolocar un carenado delantero antes de recibir la autorización de los Comisarios Técnicos o Jueces de Hecho será penalizada con la descalificación de la competición.

32.20. La manga o carrera será reanudada bajo procedimiento SLOW.

32.21. En ningún caso estará permitido el repostaje. A criterio del Director de Prueba y/o Carrera, se podrá disminuir la distancia total de vueltas de la manga o carrera.

32.22. El orden de salida se establecerá con la clasificación de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja, aplicadas las penalizaciones sobre la colocación de carenados delanteros previstas.

32.23. Bajo las órdenes del Director de Prueba y/o Carrera, los pilotos procederán a tomar la salida en situación de neutralización, que podrá prolongarse durante más de una vuelta.

32.24. En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta podrá recibir asistencia una vez todos los demás hayan partido. Si el piloto consigue arrancar, podrá incorporarse a la carrera neutralizada cuando lo autorice el Director de Prueba y/o Carrera.

32.25. Los karts que se encuentren en el área de reparación o hayan abandonado en el momento de mostrar la bandera roja no podrán reincorporarse en la reanudación.

REANUDACIÓN CASO C: MÁS DEL 75% DE LA DISTANCIA DE LA MANGA O CARRERA REDONDEANDO LAS VUELTAS A LA UNIDAD POR EXCESO

32.26. La manga o carrera se considerará como finalizada.

32.27. La clasificación provisional será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.

<u>DETENCIÓN DEFINITIVA DE UNA MANGA O CARRERA</u>

32.28. Si una manga o carrera se suspende sin que pueda reanudarse, no se atribuirá ningún punto en el Caso A, se atribuirá la mitad de los puntos en el caso B y se atribuirá la totalidad de los puntos en el caso C.

33) LLEGADA

33.1. La señal de final de una manga o carrera se dará en la línea de meta en el momento en que el primer vehículo haya recorrido toda la distancia prevista.

33.2. Si la señal de fin de carrera se da antes de que el vehículo de cabeza haya efectuado el número de vueltas previsto, se considerará que la carrera ha finalizado cuando el vehículo de cabeza ha pasado la línea de meta por última vez antes de que la señal haya sido dada.

33.3. Si la señal de fin de carrera es retrasada, la carrera se considerará finalizada cuando estaba previsto

33.4. Después de haber recibido la señal de fin de carrera, todos los karts continuarán para efectuar una vuelta de deceleración. Durante esa vuelta se evitarán reducciones bruscas de velocidad y cambios imprevistos de dirección, debiendo observar los participantes las máximas precauciones. Todos los karts se dirigirán directamente al parque cerrado, sin pararse y sin ayuda excepto la de los oficiales si fuera necesaria, usando el desarrollo normal de la pista y sin ningún retraso. Cualquier participante que se detenga durante la vuelta de deceleración podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos.

33.5. Todo kart clasificado que no pueda llegar al parque cerrado por sus propios medios quedará bajo el exclusivo control de los oficiales.

33.6. Para que la llegada de un piloto sea considerada válida, éste debe cruzar la línea de meta sentado al volante de su kart y por sus propios medios.

33.7 La fotofinish dará fe del orden de llegada, prevaleciendo sobre cualquier otro sistema.

33.8 Si tras analizar la fotofinish surgieran dudas sobre el orden de llegada, se tendrá en cuenta la mejor vuelta que los pilotos implicados hayan conseguido en la manga o carrera en cuestión. Si esto no resolviera la duda, se tomaría en consideración la segunda mejor vuelta y así sucesivamente.

34) PARQUE CERRADO

34.1. Únicamente los oficiales autorizados tendrán acceso al parque cerrado.

34.2. Ninguna intervención podrá ser realizada sin la autorización expresa de un oficial.

34.3. Tan pronto como la bandera de llegada es mostrada, las normas de parque cerrado entran en vigor. El trayecto desde la línea de meta hasta el parque cerrado se considerará parte del mismo.

34.4. El parque cerrado deberá ser suficientemente amplio, y estará protegido para garantizar que ninguna persona no autorizada tenga acceso a él.

34.5. Al finalizar los entrenamientos cronometrados y después de cada manga o carrera, los karts se dirigirán a la zona de pesaje para realizar el control de peso y, posteriormente, accederán al parque cerrado.

34.6. Los karts no podrán ser retirados del parque cerrado hasta la apertura del mismo, que podrá ser individualizada.

34.7. La duración del parque cerrado será determinada por los Comisarios Deportivos, y no podrá ser inferior al plazo de presentación de reclamaciones.

35) CLASIFICACIÓN

35.1. Para clasificarse en la carrera final un piloto deberá completar al menos la mitad de las vueltas realizadas por el vencedor (la mitad por exceso si ese número de vueltas es impar).

35.2. En carrera, todos los vehículos serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas que hayan completado y, para aquellos que hayan totalizado igual número de vueltas, se tendrá en cuenta el orden de llegada a la línea de meta.

35.3. La clasificación provisional, firmada por el Director de Carrera, será publicada después de los entrenamientos, la manga o carrera. Será la única clasificación válida bajo reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en virtud del Código Deportivo Internacional o de los reglamentos aplicables.

35.4. Transcurrido el período de presentación de reclamaciones sin haberse presentado ninguna, podrá procederse a la apertura el parque cerrado para todos o parte de los vehículos. En el momento en el que, además, se hayan completado las verificaciones técnicas, la clasificación pasará a ser definitiva y será firmada por los Comisarios Deportivos. Si en la prueba se prevé más de una sesión, la clasificación de la primera no será definitiva hasta, al menos, declararse definitiva la de la última.

35.5. Si, por el contrario, transcurrido ese período de tiempo no pudiera firmarse la clasificación final, los Comisarios Deportivos emitirán una decisión que recoja, respecto a los vehículos que pudieran estar afectados, los motivos por los cuales está pendiente. Para el resto de los participantes se considerarán definitivos los elementos que han servido para establecer la clasificación.

35.6. En caso de haberse presentado una intención de apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis, la parte de la clasificación afectada mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso, los Comisarios Deportivos firmarán la clasificación final, haciendo mención en la misma de qué parte está afectada y cuál es el motivo de la provisionalidad.

36) DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS

36.1. Se asignará un punto al piloto que logre el mejor tiempo en los entrenamientos cronometrados.

36.2. Si el formato de la prueba contempla una sesión de entrenamientos cronometrados tanto el sábado como el domingo, se asignarán 0,5 puntos al piloto que logre el mejor tiempo en cada sesión.

36.3. Atendiendo a la clasificación combinada de las mangas clasificatorias, se atribuirán los siguientes puntos:

1ª posición	-	10 puntos
2ª posición	-	9 puntos
3ª posición	-	8 puntos
4ª posición	-	7 puntos
5ª posición	-	6 puntos
6ª posición	-	5 puntos
7ª posición	-	4 puntos
8ª posición	-	3 puntos
9ª posición	-	2 puntos
10ª posición	-	1 punto

36.4. Si el formato de la prueba contempla la celebración de mangas clasificatorias tanto el sábado como el domingo, atendiendo a la clasificación combinada de las mangas clasificatorias se atribuirán los siguientes puntos:

1ª posición	-	5 puntos
2ª posición	-	4,5 puntos
3ª posición	-	4 puntos
4ª posición	-	3,5 puntos
5ª posición	-	3 puntos
6ª posición	-	2,5 puntos
7ª posición	-	2 puntos
8ª posición	-	1,5 puntos
9ª posición	-	1 punto
10ª posición	-	0,5 puntos

36.5. Atendiendo a la clasificación combinada de las supermangas, se atribuirán los siguientes puntos:

1ª posición	-	45 puntos
2ª posición	-	40 puntos
3ª posición	-	36 puntos
4ª posición	-	33 puntos
5ª posición	-	31 puntos
6ª posición	-	30 puntos
7ª posición	-	29 puntos

Y así sucesivamente en función decreciente de puntos.

36.6. En cada carrera se otorgarán los puntos siguientes:

1ª posición	-	~~45~~ **50** puntos
2ª posición	-	~~40~~ **45** puntos
3ª posición	-	~~36~~ **41** puntos
4ª posición	-	~~33~~ **38** puntos
5ª posición	-	~~31~~ **36** puntos
6ª posición	-	~~30~~ **35** puntos
7ª posición	-	~~29~~ **34** puntos

Y así sucesivamente en función decreciente de puntos.

36.7. A los pilotos no clasificados o descalificados se les adjudicarán 0 puntos.

37) ENTREGA DE PREMIOS

37.1. Tanto los tres primeros clasificados como el representante del primer equipo clasificado en la Clasificación Intermedia Final y en la carrera final deberán participar en la ceremonia de entrega de premios.

37.2. La ceremonia de pódium se realizará en base a lo establecido en las PCCCTCE.

37.3. Dado que dicha ceremonia de entrega de premios está basada en la Clasificación Intermedia Final y en la clasificación provisional de la carrera, los pilotos que obtengan trofeos deberán devolverlos. Serán entregados con carácter definitivo cuando las clasificaciones se eleven a finales para todos los pilotos.

37.4. Todo piloto que presente un comportamiento inadecuado y/o que rehúse devolver su trofeo podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos.

38) CLASIFICACIÓN DE LOS CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS, CHALLENGES Y SERIES DE ESPAÑA

38.1. El título de piloto ganador de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España será concedido al piloto que haya conseguido el mayor número de puntos, teniendo en cuenta el número de resultados a retener.

38.2. A efectos de la clasificación general final, será obligatorio retener los resultados de las pruebas en las que un concursante y/o piloto hayan sido descalificado. Asimismo, se tendrán en cuenta como resultados a retener los derivados de la no participación de un concursante y/o piloto por el cumplimiento de penalizaciones **o** sanciones.

38.3. En caso de empate entre pilotos, la regla de desempate será la que primero emerja de la aplicación del siguiente proceso:

1º - Según la calidad de los puestos obtenidos que hayan servido para constituir el total de puntos retenidos.

2º - Según la calidad de los puestos obtenidos en todas las carreras finales.

3º - Según la calidad de los puestos obtenidos en todas las supermangas.

4º - Según la calidad de los puestos obtenidos en todas las mangas clasificatorias.

5º - Según la calidad de los puestos obtenidos en todas las sesiones de entrenamientos cronometrados.

6º - Si persistiera el empate, la RFEDA designará el orden de los pilotos basándose en otras consideraciones que estime oportunas.

38.4. Para obtener la clasificación final de cada categoría, se totalizará el número de puntos conseguidos por los deportistas en la totalidad de las pruebas celebradas descontándose el resultado de UNA combinada de mangas de clasificación y UNA carrera.