



NOVEDADES REGLAMENTARIAS 2015

Ponentes: Fidel García –Miquel Rius

2

1) La R.F.E. de A., establece para el año 2015 los siguientes Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Karting:

- Campeonato de España SENIOR-KZ-2
- Campeonato de España SENIOR KF
- Campeonato de España JUNIOR KF-Junior
- Campeonato de España CADETE
- Campeonato de España ALEVÍN

.../...

8) INSCRIPCIONES.

8.1.- Obligatoriedad de inscripción

Los competidores concursantes que deseen participar en una prueba meeting, deberán inscribirse obligatoriamente y de forma individual para cada uno de los mismos una de las mismas y en los plazos previstos.

No se admitirá –excepto autorización expresa de la R.F.E.de A.- la inscripción de un mismo kart y/o piloto en más de una prueba competición de la misma prueba meeting y/o categoría.

8.2.- Derechos de inscripción

Los derechos de inscripción de cada Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, serán los establecidos en el Reglamento Deportivo Específico de cada categoría.

El importe de los derechos de inscripción será enviado al Circuito organizador mediante giro telegráfico o transferencia bancaria a la cuenta que éste designe, indicando claramente el nombre del piloto sobre el que se realiza la inscripción.

8.3.- Forma de inscripción

La inscripción de cada competidor concursante se realizará mediante los el boletín boletines de inscripción específicos de cada competición prueba o prueba meeting.

Los boletines originales, totalmente cumplimentados, deben ser enviados por el competidor concursante y recibidos por el Circuito organizador dentro de la fecha límite de inscripción.

El boletín ~~Los boletines originales~~ de inscripción deberán ser cumplimentados en su totalidad, ~~de forma clara y sin tachaduras, en letra mayúscula~~ o mediante sistema informático, sin olvidar cumplimentar todos los campos de información y ~~validado~~ firmados por el ~~competidor concursante y piloto~~. Una inscripción incompleta o ilegible será considerada nula e invalidada.

Toda inscripción que contenga una falsa declaración deberá ser considerada como nula y no recibida. El ~~responsable~~ firmante de tal inscripción podrá ser declarado culpable de falsedad documental y además, el derecho de inscripción podrá serle confiscado.

~~Excepcionalmente, las inscripciones podrán anticiparse por telefax, o por cualquier medio electrónico de comunicación, a condición de haber sido enviadas antes de la hora límite fijada para el cierre de las inscripciones, y a condición ineludible de que sean confirmadas mediante el envío de los boletines originales a través de carta certificada expedida al mismo tiempo.~~

Dará fe la fecha de ~~certificación~~ de la carta y la hora de ~~envío~~ expedición que figure inscrita en la comunicación electrónica.

8.4.- Plazos de inscripción

El cierre de inscripciones se realizará ~~30~~ 15 días antes de la fecha de inicio y/o celebración de la prueba.

~~Pasado este plazo de inscripción, podrán ser admitidas inscripciones hasta 15 días antes de la prueba, en cuyo caso devengarán un importe del doble del Derecho de inscripción establecido en cada Campeonato.~~

La fecha de cierre de inscripciones de cada ~~competición~~ prueba o prueba meeting figurará en el boletín electrónico de inscripción.

~~En ambos casos, los~~ Una copia del boletín electrónico ~~boletines originales de inscripción,~~ junto con una copia de la transferencia o giro realizado como justificante de pago de los derechos, deberán ser remitidas por correo electrónico o carta certificada al Circuito organizador, antes de las 17,00 h de la fecha de cierre de las inscripciones que ~~figure en~~ figurará el boletín.

8.5.- Condiciones de la inscripción

El ~~competidor~~ 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 ~~competidor~~ concursante.

En el supuesto que un piloto figure inscrito por varios ~~competidores~~ concursantes, se procederá a informar a las partes implicadas, siendo el piloto quien confirme en última instancia, con qué ~~competidor~~ concursante participará.

Una vez publicada la lista **Oficial provisional** de Inscritos, 10 días antes de la prueba, los **competidores 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 no serán devueltos.

Una vez publicada la lista **Oficial provisional** de inscritos:

a) **No** Se permite **ningún** todo cambio del material, chasis o motor **e neumáticos** hasta el lunes anterior a la prueba antes de las 17:00 horas, mediante cumplimentación del Formulario electrónico específico.

b) No se permiten cambios de piloto, excepto casos de fuerza mayor, entendidos por la R.F.E. de A, y siempre con el visto bueno del piloto afectado, limitado a que se realice **hasta el lunes anterior a la prueba antes de las 17:00 horas mediante cumplimentación del Formulario electrónico específico con un mínimo de 7 días de antelación a la prueba.**

.../...

17) INCIDENTES y SANCIONES

.../...

17.4. Los Comisarios Deportivos podrán infligir las siguientes penalizaciones a cualquier piloto implicado en un "Incidente":

- Amonestación.
- Multa en metálico.
- Penalización en tiempo (de aplicación directa o para añadir al tiempo invertido).
- **Pérdida de posiciones en la parrilla de la salida.**
- Exclusión.

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

18) ENTRENAMIENTOS PRIVADOS

18.1. Los Entrenamientos privados vienen definidos en el Suplemento 1 del Anexo "H" del CDI y son realizados en base a un contrato entre el Circuito y el que alquila la Pista.

18.2. No están autorizados, en el circuito donde vaya a celebrarse la prueba, los Entrenamientos privados para los pilotos inscritos en pruebas puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de carácter estatal, desde el lunes anterior a la prueba hasta el **jueves** **miércoles** inclusive, por lo que sólo podrán entrenar a partir del **viernes** **jueves** en el horario establecido por el organizador.

18.3. Los participantes solo podrán acceder al circuito desde el **jueves** **miércoles** para instalarse en el Paddock y en el lugar asignado por el organizador de la prueba.

Los participantes que no respeten esta norma serán sancionados de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 del presente Reglamento.

.../...

18.7 Las infracciones cometidas por un piloto o su competidor durante los Entrenamientos privados, podrán ser penalizadas por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

19) CRONOMETRAJE – TELEMETRÍA – SISTEMAS OFICIALES DE CONTROL

.../...

Está prohibida la utilización de cámaras o sistemas de adquisición de imágenes durante los **entrenamientos privados**, **los** Warm Up, Entrenamientos Oficiales, Mangas y Carreras, salvo que estos sean instalados por la RFE de A.

.../...

19.4. Los aparatos oficiales de cronometraje (transponder), deben estar situados obligatoriamente en la parte exterior trasera del asiento del piloto, **y deberán presentarse a las Verificaciones Técnicas Previas ya instalados correctamente.**

.../...

19.7 Sistemas oficiales de control

.../...

La correcta instalación de este sistema, será responsabilidad exclusiva del **competidor concursante**, así como todo lo inherente a su funcionamiento, mantenimiento y estado de conservación.

Deberán presentarse a las Verificaciones Técnicas Previas ya instalados correctamente.

6

.../...

21) DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

Será de aplicación durante todo el desarrollo de la prueba, incluidos los entrenamientos privados.

.../...

21.4. Código de conducta en pista.

.../....

3. Contactos / colisiones, entendidos como incidentes o colisiones evitables (~~durante todo el meeting, incluidas las vueltas de formación y deceleración~~), podrán ser sancionados por los Comisarios Deportivos.

.../...

5 - Está prohibido realizar ensayos de salida en la pista ~~durante toda la duración de la prueba~~, excepto en el momento, lugar y forma establecida por el Director de Prueba ~~Competición~~ y/o Carrera en el Briefing.

6. Está prohibido efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos, a partir del punto indicado por el Director de Prueba y/o de Carrera en el Briefing.

24) VERIFICACIONES TÉCNICAS

.../...

24.2. Verificaciones Previas

.../...

1. Será obligatorio que los karts lleven colocados correctamente los números, así como la publicidad obligatoria, si la hubiera, antes de iniciar las verificaciones técnicas previas, **así como el transponder y para las categorías**

con embrague centrífugo, el Kit de instalación previa (1 cable de velocidad, 1 cable de RPM + soportes + imanes) del sistema UNIPRO reconocido por la RFE de A.

35)- PROCEDIMIENTO DE SALIDA

.../...

35.3. Vuelta de Formación

1. Las vueltas de formación tienen por objeto conseguir que los diferentes elementos mecánicos adquieran la temperatura idónea de trabajo y de permitir dar la salida en el orden que se ha determinado en la Pre- parrilla. En las categorías con embrague centrífugo, una vez arrancados los motores, los pilotos quedarán a las órdenes del Jefe de Parrilla, quien será el que determine el momento de iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos estén en condiciones de hacerlo.

2. En el momento en que el Director de Carrera o Starter agite la bandera verde, los vehículos deberán iniciar la vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en "Pole Position".

Durante la vuelta de formación queda prohibido:

- a) Efectuar ensayos de salida.
- b) Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos a partir del punto indicado por el Director de Prueba y/o de Carrera en el Briefing.

.../...

35.4. Salida Lanzada. Secuencia del procedimiento.

.../...

9. Al final de la vuelta de formación, los pilotos deberán mantenerse en su carril correspondiente, circulando a velocidad reducida y dentro de las líneas marcadas en la pista.

Si el circuito está equipado con un sistema de control de velocidad, los pilotos deberán circular a una velocidad mínima de 30 40 km/h. y máxima de 50 60 km/h, entre los Controles de Velocidad establecidos.

Una vez superado el último Control, es responsabilidad del Pole conservar la velocidad y la formación del pelotón, manteniéndola hasta que la señal de salida haya sido dada.



35.5. Salida Parada - Secuencia del procedimiento.

.../...

Durante la vuelta de formación los pilotos tienen la obligación de:

- Circular en dos filas y en paralelo, a velocidad reducida.
- No utilizar otro itinerario que el delimitado por la pista para la carrera.
- Guardar la posición marcada en la Pre-Parrilla.
- No efectuar ensayos de salida

.../...

43) ENTREGA DE PREMIOS

Los 3 primeros clasificados en cada Carrera y el representante del primer equipo clasificado deberán participar en la ceremonia de entrega de premios en el pódium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo.

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

Dado que dicha ceremonia de entrega de premios está basada en la Clasificación Provisional de la carrera, en caso de que dicha clasificación se viese alterada al elevarse a definitiva por parte del Colegio de Comisarios Deportivos, y ello supusiese una variación de los tres primeros clasificados, los pilotos en cuestión, deberán devolver los trofeos inicialmente entregados, de manera que puedan ser ofrecidos a los nuevos clasificados.

Todo piloto que rehúse devolver su trofeo, podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos en base al Anexo I.

ANEXO I

16.8	No atender la bandera azul y roja (Piloto Doblado)	Todas	Exclusión de la carrera. A criterio de los Comisarios Deportivos pudiendo llegar a la Exclusión de la carrera.
18.7	Infracciones cometidas durante los Entrenamientos Privados	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
21.4.6	Efectuar maniobras de zig-zag para calentamiento de neumáticos más allá de la zona permitida	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos,
21.4.6	Efectuar maniobras de zig-zag para calentamiento de neumáticos más allá de la zona permitida, entrañando peligro inminente para otros participantes.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión, incluso si es la 1ª vez que se produce.
26.1. 26.2.	No asistir al Briefing	1ª vez 2ª vez 3ª vez	60 € Amonestación 120 € 60 € No autorizado a tomar la salida
35.3	Efectuar maniobras de zig-zag para calentamiento de neumáticos más allá de la zona permitida	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos,
35.3	Efectuar ensayos de salida en zona prohibida y/o efectuar zig-zag para calentamiento de neumáticos que pueda entrañar peligro inminente para otros participantes.	Todas	A criterio de los CC.DD, pudiendo llegar a la exclusión, incluso si es la 1ª vez que se produce.
35.4.13	Adelantar posiciones en la salida.		Mínimo 3 segundos.
35.4.13 35.4.14	Adelantamiento del contra-pole antes de darse la salida		Mínimo 3 segundos.
35.5.6	No colocarse sobre las marcas de la parrilla correctamente	90 10	Mínimo 150 € A criterio de los Comisarios Deportivos, como mínimo 3 seg. Mínimo 10 seg.
35.6.2	Provocar una falsa salida Adelantarse a la salida		Mínimo 3 segundos
43	No devolver el trofeo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos. Como mínimo: 150 €

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

10

Tras repasar las novedades reglamentarias, se constata que no queda bien regulada la prohibición de efectuar maniobras de calentamiento de neumáticos durante los entrenamientos y Warm-Up. Por ello se acuerda reflejarlo en una Circular.

.../...

21) DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

21.4. Código de conducta en pista.

.../...

6. Está prohibido efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos, a partir del punto indicado por el Director de Prueba y/o de Carrera en el Briefing.

Durante los entrenamientos privados, oficiales no cronometrados, oficiales cronometrados y Warm-Up, estas maniobras estarán estrictamente prohibidas en todo momento.

Los Directores de Prueba, se comprometen a determinar para cada circuito, cuál será el punto límite para efectuar las maniobras de calentamiento de neumáticos.

Del mismo modo, se acuerda modificar la sanción aplicable en caso de no asistencia al Briefing (1ª Vez)

26.2.	No asistir al Briefing	1ª vez 2ª vez 3ª vez	Amonestación. A criterio de los Comisarios Deportivos. 60 € No autorizado a tomar la salida
-------	------------------------	----------------------------	---

Se corrige además, la sanción por adelantar después de la línea roja:

35.4.4	Adelantar después de la línea roja		10-seg. Mínimo 3 seg.
--------	------------------------------------	--	-----------------------

VERIFICACIONES TÉCNICAS CON UN HORARIO ESPECÍFICO POR CATEGORÍA

11

Ponente: Juan Andrés Fernández

En las verificaciones preliminares, se propone estudiar la posibilidad de asignar horarios de verificaciones por categorías.

Se propone el siguiente esquema:

TANDAS LIBRES							
15.00	SENIOR						
15.25		SENIOR KZ 2					
15.50			JUNIOR				
16.15				CAD			
16.40					ALE		
VERIFICACIONES TECNICAS PRELIMINARES							
16.00	SENIOR					MARCAJE Y LLANTADO	
16.30		SENIOR KZ 2				TODAS LAS CATEGO RIAS	
17.00			JUNIOR				BRIEFING
17.30				CAD			SENIOR
18.00					ALE		SENIOR KZ 2
18.30							JUNIOR
19.00							CAD
19.30							ALE

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

12

Dada la complejidad de este proyecto, el Departamento Técnico realizará un estudio más en profundidad, determinando los tiempos de verificación por Kart y por categoría con el propósito de estudiar la viabilidad de aplicación de este horario.

Una vez efectuada la simulación del horario, se remitirá al Grupo de Trabajo para su estudio final.

CUSTODIA DE UN KART EN PARQUE CERRADO

Ponente: Eduardo Gallego:

13

Dentro de la medida que sea posible, se propone destinar una zona única y exclusiva en Parque Cerrado para los karts con incidencia técnica a los cuales se ha abierto un procedimiento de posible sanción.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Con el fin de mejorar la custodia de los karts verificados y dada las especiales características del Parque de Verificaciones del Karting, se acuerda extremar las medidas para garantizar la custodia de los vehículos verificados.

En la medida de lo posible, se creará un recinto vallado, donde permanecerán dichos vehículos hasta que se levante el régimen de Parque Cerrado.

En dicho recinto, no estará permitida la presencia de mecánicos; motoristas, competidores o cualquier otra persona que no sea oficial de la prueba.

NUEVA WEB KARTING RFE DE A

Ponente: Miquel Rius

14

Presentación

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se presenta la versión en pruebas de la web dedicada al Campeonato de España de Karting.

Se acuerda que los oficiales permanentes remitirán sus comentarios al respecto, con el fin de mejorar o actualizar el diseño de esta web.

NUEVO BOLETÍN DE INSCRIPCIÓN

Ponente: Isabel Carmona

15

Descripción y funcionamiento

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se presenta el diseño y funcionamiento del nuevo Boletín de inscripción electrónico.

Tiene una muy buena acogida entre los oficiales.

SISTEMA DE MENSAJERÍA INTERNA ENTRE OFICIALES DE LA PRUEBA

16

Ponente: Eduardo Gallego

Se propone seguir utilizando y evolucionando el sistema implantado por el personal de cronometraje, en cuanto a mensajes vía intranet con los demás CCDD, CCTT y crono. Implantando además el sistema para Secretaría, recurriendo únicamente a la emisora para los temas urgentes

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se acuerda potenciar aún más el uso de este sistema de mensajería.

Ha demostrado a lo largo de las pruebas realizadas la temporada pasada ser un sistema fiable, sencillo de manejar y rápido.

OFICIAL RELACIONES CON LOS COMPETIDORES

17

Ponente: Eduardo Gallego – David Domingo

Se propone crear definitivamente la figura de Relación con los Competidores y/o la figura de Runner. Facilitan la labor a todos los oficiales y agilizan los procesos.

Sería interesante pensar/valorar la posibilidad que un oficial actuase como relación con los competidores.

Lo ideal sería que siempre fuera el mismo, es decir un oficial permanente, que conociera a los competidores y que los competidores le conociesen a él. Podría realizar comunicaciones y ejercer de canal de comunicación entre competidores y dirección/comisarios deportivos. Este oficial sería muy importante para el proceso de notificación de las decisiones de los comisarios deportivos, especialmente las de carácter directo/inmediato y así agilizar el trabajo de los colegios de comisarios deportivos en los asuntos que requieran de más estudio.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

En cuanto a la figura de RUNNER, se acuerda solicitar a cada Organizador, que nombre al menos a una persona que realice estas funciones, dado que su papel es muy importante en la prueba y agiliza las comparecencias de los competidores y/o pilotos ante el Colegio de Comisarios Deportivos.

En cuanto al OFICIAL RELACIONES CON LOS COMPETIDORES, se acuerda que en el Reglamento Particular de la prueba, figure Miquel Rius como tal.

En la práctica, ya venía desempeñando estas funciones, pero no quedaba recogido en el Reglamento.

PENALIZACIONES EN TIEMPO – SANCIONES DIRECTAS

Ponente: Eduardo Álvarez

18

Se propone incluir como penalización directa, las sanciones en tiempo a aplicar para incidentes producidos en entrenamientos.
Por ejemplo toques reincidentes.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Tras un intenso debate entre todos los oficiales, y tras comprobar que su aplicación no estaría exenta de complicaciones, principalmente en cuanto al tiempo de aplicación y notificación en directo, se acuerda desestimar esta propuesta.

Durante la temporada, se realizarán simulaciones para seguir estudiando una futura aplicación.

COORDINACIÓN DIRECCIÓN DE CARRERA – JEFE MÉDICO DE LA PRUEBA

19

Ponente: Eduardo Álvarez – Juan Carlos Rodríguez

Se propone que la Dirección de Carrera esté perfectamente coordinada con el Jefe médico de la prueba de manera a consensuar el *modus operandi* en una posible intervención en pista,

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Con el fin de optimizar la coordinación entre el Jefe Médico de la Prueba y la Dirección de Carrera ante un incidente que requiera intervención médica en pista, por un lado, se mejorará el sistema de comunicación entre las partes: se dotará al responsable médico de unos cascos con intercomunicador para garantizar la audición y la libertad de movimientos.

A la hora de establecer la comunicación, el emisor deberá identificarse.

Ante una intervención en pista, se reforzará la señalización con banderas amarillas en el puesto anterior al incidente.

Se emplearán las protecciones especiales creadas al efecto.

CONTROL DEL PROCEDIMIENTO DE SALIDA: UNIFICACIÓN DE CRITERIOS

20

Ponente: Eduardo Álvarez + Alfonso Jiménez + Desiderio de la Vara

Protocolo interno para dar la salida.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Con el fin de unificar el criterio a la hora de dar la señal de salida entre los diferentes Directores de Prueba, se acuerda que dicha salida se dará una vez que el pole se sitúe entre el 2º y 1º cajetín previo a la línea amarilla.

LOS CAMBIOS DE DIRECCIÓN

Ponente: Alfonso Jiménez

21

Los cambios de dirección que realizan algunos pilotos, principalmente en la recta de meta, que aun estando dentro de la legalidad originan una situación manifiesta de peligro.

Debate

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Tras debate entre Directores y Comisarios Deportivos, se acuerda que estas maniobras deben ser consideradas como maniobras antideportivas, y que por tanto se deben reseñar en un Informe para posterior estudio por parte del Colegio de Comisarios Deportivos.