

## **REGLAMENTO DEPORTIVO**

### **I LeCont TROPHY**

- ✓ **Art. 1.- DEFINICIÓN**
- ✓ **Art. 2.- ASPIRANTES**
- ✓ **Art. 3.- LICENCIAS**
- ✓ **Art. 4.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES**
- ✓ **Art. 5.- ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS**
- ✓ **Art. 6.- REGLAMENTO PARTICULAR**
- ✓ **Art. 7.- KART ADMITIDOS**
- ✓ **Art. 8.- INSCRIPCIONES.**
- ✓ **Art. 9.- SEGUROS**
- ✓ **Art. 10.- PUBLICIDAD**
- ✓ **Art. 11.- CALENDARIO Y NÚMERO DE PRUEBAS PUNTUABLES**
- ✓ **Art. 12.- ANULACIÓN DE UNA PRUEBA**
- ✓ **Art. 13.- NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO**
- ✓ **Art. 14.- OFICIALES**
- ✓ **Art. 15.- INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES**
- ✓ **Art. 16.- INCIDENTES y SANCIONES**
- ✓ **Art. 17.- ENTRENAMIENTOS PRIVADOS**
- ✓ **Art. 18.- CRONOMETRAJE – TELEMETRÍA**
- ✓ **Art. 19.- DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK**
- ✓ **Art. 20.- DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD**
- ✓ **Art. 21.- VERIFICACIONES**
- ✓ **Art. 22.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS**
- ✓ **Art. 23.- VERIFICACIONES TÉCNICAS**
- ✓ **Art. 24.- ZONAS DE ACCESO Y PARQUES DE SERVICIO**
- ✓ **Art. 25.- BRIEFING**
- ✓ **Art. 26.- COMPOSICIÓN DEL MEETING**
- ✓ **Art. 27.- KARTS ADMITIDOS EN PISTA**
- ✓ **Art. 28.- DISTANCIAS A RECORRER**
- ✓ **Art. 29.- SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)**
- ✓ **Art. 30.- ENTRENAMIENTOS (Oficiales no cronometrados y Warm-up)**
- ✓ **Art. 31.- ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS**
- ✓ **Art. 32.- PARRILLA DE SALIDA**
- ✓ **Art. 33.- PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA PARA WARM UP, ENTRENAMIENTOS OFICIALES, MANGAS CLASIFICATORIAS, MANGAS DE REPESCA Y CARRERAS**
- ✓ **Art. 34.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA**
- ✓ **Art. 35.- MANGAS CLASIFICATORIAS**
- ✓ **Art. 36.- MANGAS DE REPESCA**
- ✓ **Art. 37.- CARRERAS**
- ✓ **Art. 38.- LLEGADA**
- ✓ **Art. 39.- PARQUE CERRADO**
- ✓ **Art. 40.- CLASIFICACIÓN**
- ✓ **Art. 41.- DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS**
- ✓ **Art. 42.- ENTREGA DE PREMIOS**
- ✓ **Art. 43.- RECLAMACIONES Y APELACIONES**
- ✓ **Art. 44.- CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS O COPAS**
  
- ✓ **ANEXO I - RESUMEN DE PENALIZACIONES**

## **Art. 1.- DEFINICIÓN**

La Federación de Automovilismo de la Comunidad Valenciana, en adelante FACV, Organiza para el año 2020 la I edición de la LeCont TROPHY, en adelante LCT:

- LCT Mini.
- LCT Junior.
- LCT Senior.
- LCT DD2.
- LCT DD2 Silver.
- LCT KZ.

## **Art. 2.- ASPIRANTES**

Los distintos Campeonatos detallados en el Artículo 1, estarán abiertos a los deportistas que cumplan los siguientes requisitos:

- a) Poseer licencia en vigor emitida en España, bien sea por la ADN (Rfeda) o cualquier Federación Autónoma establecida en los Reglamentos específicos de cada Certamen. En el caso de deportistas con licencia de fuera de España, deberán marcar la opción de inscripción para ellos indicada.
- b) En caso de menores de edad, estar en posesión de la licencia de Concursante.

## **Art. 3- LICENCIAS**

**3.1.** Todos los competidores, deportistas y oficiales deberán ser titulares de la licencia correspondiente expedida por la Federación de Automovilismo de la Comunidad Valenciana u otras Federaciones y válida para el año en curso.

## **Art. 4.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES**

**4.1.** Todos los competidores y deportistas participantes en los eventos citados anteriormente 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 Campeonatos, Copas y Trofeos de la Comunidad Valenciana.
- b) El presente Reglamento Deportivo.
- c) El Reglamento Técnico de karting CKCV 2020 (y los anexos del reg. técnico CEK).
- d) El Reglamento específico del Certamen correspondiente. Deportivo y Técnico CKCV 2020.
- e) El Reglamento Particular de la prueba.

**4.2.** El Código Deportivo Internacional será de aplicación -con carácter prioritario- en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.

**4.3.** Es responsabilidad de los competidores asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones de los Reglamentos aplicables.

**4.4.** Si un competidor no puede estar presente en la prueba, debe designar su representante por escrito. La responsabilidad de un piloto o de cualquier otra persona encargada, durante toda la Carrera, de un kart inscrito, de asegurar que todas las disposiciones sean respetadas durante toda la prueba, es al mismo tiempo individual y solidaria con la del competidor.

**4.5.** Los competidores deben asegurar que sus karts cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración de los Entrenamientos y de las Carreras.

**4.6.** Las penalizaciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el presente Reglamento vienen recogidas en el Anexo 1 del mismo.

## **Art. 5.- ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS**

**5.1.** El Organizador del I LCT será la Federación de Automovilismo de la Comunidad Valenciana (FACV).

## **Art. 6.- REGLAMENTO PARTICULAR**

**6.1.** El Reglamento Particular se ajustará al modelo autorizado por la FACV.

## **Art. 7.- KART ADMITIDOS**

**7.1.** Los karts admitidos a participar en el I LCT, serán los definidos en el Reglamento Técnico del CKCV 2020 específicos de cada categoría.

#### **Art. 8.- INSCRIPCIONES.**

**8.1.- Obligatoriedad de inscripción:** Los competidores que deseen participar en el I LCT, deberá inscribirse obligatoriamente y de forma individual para cada uno de los mismos y en los plazos previstos. No se admitirá – excepto autorización expresa de la FACV la inscripción de un mismo kart y/o piloto en más de una categoría.

**8.2.- Derechos de inscripción:** Los derechos de inscripción se fijan en 165€ para todas las categorías estando en posesión de licencia. En posesión de licencia HK 175€. El importe de los derechos de inscripción será enviado a la FACV mediante 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 se realizará mediante los boletines de inscripción específicos. Las inscripciones podrán anticiparse por fax, o email, a condición de haber sido enviadas antes de la hora límite fijada para el cierre de las inscripciones. Corresponderá al competidor el confirmar con el organizador la recepción de la misma.

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

**8.4.- Plazos de inscripción:** El cierre de inscripciones se realizará a las 20 horas del sábado 12-12-2020. Pasado este plazo de inscripción, podrán ser admitidas inscripciones hasta 2 días antes de la prueba, en cuyo caso devengarán un importe extra de 20€

**8.5.- Condiciones de la inscripción:** El competidor 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.

Una vez publicada la lista oficial de inscritos, los competidores 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. Además:

- a) No se permite ningún cambio del material, chasis o motor, salvo autorización expresa por la FACV.
- b) No se permiten cambios de piloto, excepto casos de fuerza mayor, entendidos por la FACV, y siempre con el visto bueno del piloto afectado, limitando a que se realice como máximo el viernes inmediatamente anterior a la prueba.

**8.6.- Devolución de derechos de inscripción:** Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad a:

- a) Los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
- b) En caso de que la prueba no se celebre.
- c) La Organización, a su criterio, podrá rembolsar hasta un 50% de los derechos de inscripción a los Concursantes que por razones de fuerza mayor, debidamente verificada, no pudieran presentarse en la prueba y solicitada por el interesado.

**8.7.- Listas de inscritos:** La lista oficial y definitiva de inscritos, será publicada el Jueves anterior al comienzo de la prueba. A los inscritos admitidos fuera de plazo, acogidos a lo establecido en el Art. 8.4 del presente Reglamento, se les adjudicará los números de orden siguientes a los de la lista oficial de inscritos.

#### **Art. 9.- SEGUROS**

**9.1.** Será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes del año en curso.

#### **Art. 10.- PUBLICIDAD**

**10.1.** Será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes.

**10.2.** La publicidad en las placas no podrá sobrepasar los 5 cm. de altura y deberán colocarse obligatoriamente en la parte inferior de la misma.

La publicidad a llevar en las placas, figurará en el Reglamento Particular de la prueba y será de carácter obligatorio.

#### **Art. 11.- CALENDARIO Y NÚMERO DE PRUEBAS PUNTUABLES**

**11.1.** El número de pruebas del I LCT, será de 1 meeting.

**11.2.** La FACV se reserva el derecho de modificar fecha y lugar de la prueba.

## **Art. 12.- ANULACIÓN DE UNA PRUEBA**

**12.1.** La FACV se reserva el derecho de anular una prueba sí el número de inscritos es igual o menor de 50.

## **Art. 13.- NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO**

**13.1.** Cada kart llevará el número de carrera correspondiente a la lista aceptada por la FACV.

**13.2.** Los porta-números deberán estar constituidos por planos con ángulos redondeados (diámetro de las esquinas redondeadas 15 a 25 mm) de 22 cm de lado. Las placas deberán ser de plástico flexible y opaco.

**13.3.** Los porta números, formando parte de la carrocería, deben estar rodeados por una línea negra de 10 mm. de ancho. Esta línea debe ser parte de la medida reglamentaria del porta-números.

**13.4.** Los números tendrán una altura mínima de 15 cm. y un espesor de trazo de al menos 2 cm. Deberán colocarse (antes de las verificaciones técnicas) en la parte delantera y trasera del kart. Los números serán de color negro sobre fondo amarillo. La aportación de los números para las placas del kart será responsabilidad del competidor / piloto. Es obligatorio que el kart esté identificado con los dos números de la prueba en que compita, desde el inicio de los entrenamientos oficiales no cronometrados.

## **Art. 14.- OFICIALES**

**14.1.** La FACV podrá designar, al menos, los siguientes oficiales:

- ✓ 1 Comisario Deportivo, que actuará como Presidente del Colegio.
- ✓ 1 Delegado Técnico.
- ✓ Los demás Comisarios Deportivos hasta llegar a 3 por prueba.
- ✓ El Director de Carrera y sus Adjuntos.
- ✓ El Secretario del Meeting.
- ✓ El Responsable de Cronometraje.
- ✓ Los Comisarios Técnicos.
- ✓ El resto de oficiales.

**14.2.** 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.

**14.3.** El Director de Carrera dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación:

- a) Controlar el desarrollo de los Entrenamientos y de las Carreras; que se respeten los horarios y, si él lo juzgase necesario, proponer a los Comisarios Deportivos la modificación de los horarios conforme a lo establecido en el presente Reglamento.
- b) Parar a cualquier kart (en cumplimiento de lo reglamentado en el presente Reglamento).
- c) Parar o neutralizar el desarrollo de los Entrenamientos o de las Carreras si cree que puede ser peligrosa su continuación, de conformidad al presente Reglamento, y asegurar que la nueva salida se efectúe conforme al procedimiento.
- d) El procedimiento de salida.

**14.4.** El Director de Carrera deberá mantenerse en la Zona de control y en contacto por radio con todos los puestos de Comisarios durante todas las sesiones de Entrenamientos y en Carreras. Todos los oficiales (incluidos los Comisarios Deportivos) deben mantenerse localizables por el Director de Carrera.

## **Art. 15.- INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES**

**15.1.** Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional, dar instrucciones a los competidores por medio de comunicados especiales de acuerdo con lo establecido en el C.D.I. Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los competidores y en todo caso publicadas en el Tablón Oficial de Avisos, que dará fe de la publicación.

**15.2.** Las clasificaciones y resultados de los Entrenamientos oficiales y de las Carreras así como todas las decisiones de la prueba que estimen oportuno los Comisarios Deportivos serán colocados sobre el Tablón Oficial de Avisos.

**15.3.** Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del Director de Carrera, que afecte a un competidor concreto podrá ser, además, comunicado por escrito al mismo.

**15.4.** El competidor o su representante, debe estar localizable durante toda la duración de la prueba.

**15.5.** Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas en el C.D.I., debiendo tener las banderas unas medidas mínimas de 70 x 90 c. y de 90 x 110 cm. las rojas y de cuadros. Los competidores no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean.

**15.6.** Las señales transmitidas a los pilotos por mediación de las banderas y señales previstas en el C.D.I. deberán ser respetadas sin dilación. La falta de respeto a estas señales podrá ser sancionada hasta con la descalificación del Meeting.

La bandera negra con un disco naranja deberá utilizarse para informar a un piloto que su kart tiene problemas mecánicos susceptibles de provocar un peligro para él mismo o para los otros pilotos, y que deberá detenerse en su box en la vuelta siguiente. Cuando los problemas mecánicos hayan sido resueltos a satisfacción de los Comisarios Técnicos, el kart podrá volver a salir a la pista.

**15.7.** En las Carreras, Mangas de Repesca todo piloto doblado por cualquier motivo, o que a criterio del Director de Carrera vaya a ser superado por la cabeza de Carrera, se le mostrará la bandera azul.

Deberá facilitar el paso a los pilotos que vayan a doblarlo y hacerlo de manera que ni penalice a éstos ni provoque situación de peligro.

Cualquier piloto que parezca ignorar deliberadamente las banderas azules, será puesto en conocimiento de los Comisarios Deportivos.

#### **15.8. Banderas amarillas:**

Una o más banderas amarillas mostradas en los Puestos de Señalización 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.

Cualquier infracción de esta regla durante las sesiones de entrenamientos de un meeting será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

Las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en referencia a la cancelación de tiempos por no respetar una o más banderas amarillas seguirán el procedimiento establecido en las P.C.C.C.T.C.E.

Cualquier infracción de esta regla durante el meeting, será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

### **Art. 16.- INCIDENTES y SANCIONES**

**16.1.** Los Comisarios Deportivos (de oficio o a petición del Director de Carrera) pueden infligir tanto las penalizaciones previstas en el presente Reglamento, así como cualquier otra que dispongan –a su exclusivo criterio- en virtud del C.D.I.

**16.2.** "Incidente": significa un hecho o una serie de hechos que implique a uno o más pilotos, o la acción de un piloto que, desde el punto de vista de los Comisarios Deportivos:

- Suponga la interrupción de la Carrera en aplicación del presente Reglamento.
- Constituya una violación del Reglamento o del C.D.I.
- Adelante la salida o provoque una salida nula.
- Provoque una colisión.
- Empuje a un piloto fuera de la Pista.
- Presentar el carenado delantero en posición incorrecta.
- Impida cualquier maniobra lícita de adelantamiento a otro piloto.
- Entorpezca ilegítimamente a los otros pilotos durante un adelantamiento.
- Provoque un problema de seguridad.
- Desobedezca o haga caso omiso de las instrucciones o indicaciones de los oficiales o responsables de la prueba.
- En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el espíritu deportivo que debe presidir el deporte del automóvil o las competiciones.

**16.3.** Los Comisarios Deportivos tendrán el poder exclusivo de determinar si se ha producido un "Incidente" y qué piloto(s) está(n) implicado(s) en el mismo.

**16.4.** 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.
- Descalificación.

Toda penalización en tiempo no será apelable, en base a lo dispuesto en el artículo 12.2.4 del CDI.

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.

Comunicación de sanciones: Los Comisarios Deportivos podrán informar sobre sanciones por infracciones al procedimiento de salida o situaciones concretas presuntamente cometidas. Estas sanciones podrán ser comunicadas a los pilotos durante el transcurso de las Mangas o Carreras, mediante panel informativo con su número y la sanción impuesta. Estas penalizaciones aparecerán aplicadas directamente en la clasificación provisional correspondiente.

**16.5.** Asimismo los Comisarios Deportivos podrán informar al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina sobre cualquier licenciado que ellos consideren implicado en un "Incidente".

**16.6.** El Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina podrá penalizar a cualquier piloto implicado en un "Incidente" de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la FACV.

**16.7.** Ninguna decisión tomada o penalización impuesta reducirá el efecto de los Art. 12.11 o 12.12 del Código Deportivo Internacional

#### **Art. 17.- ENTRENAMIENTOS PRIVADOS**

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

**17.2.** Se autorizan, en el circuito donde vaya a celebrarse la prueba, los Entrenamientos privados para los pilotos inscritos en el I LCT, cualquier día del año salvo prohibición expresa.

**17.3.** En el caso de que los entrenamientos previos a la prueba sean declarados colectivos, como medida de seguridad los pilotos no podrán recibir ninguna asistencia fuera de las áreas de reparación y no está permitida la entrada de mecánicos a la pista, salvo que los entrenamientos hayan sido detenidos y bajo las indicaciones del personal de pista.

Los horarios de entrenamientos privados serán establecidos por el organizador o la pista. En el caso de que por cualquier razón los entrenamientos privados deban ser detenidos, los tiempos perdidos no podrán ser recuperados y la finalización será la establecida en el horario.

#### **Art. 18.- CRONOMETRAJE – TELEMETRÍA**

El cronometraje del I LCT, deberá realizarse mediante el sistema y material propio de cada participante.

**18.1.** Está prohibida la instalación de radio, durante todo el desarrollo de los Entrenamientos, Mangas y Carreras, salvo establecidos como obligatorios y/o los instalados por los Comisarios y Cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.

Está prohibida la utilización de cámaras o sistemas de adquisición de imágenes durante los Entrenamientos Oficiales cronometrados, Mangas clasificatorias y Carreras, salvo que estos sean instalados por la FACV.

**18.2.** La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los karts para poder realizar el cronometraje, es responsabilidad del competidor.

**18.3.** Los aparatos oficiales de cronometraje (transponder), deben estar situados obligatoriamente en la parte exterior trasera del asiento del piloto.

**18.4.** Desde los entrenamientos oficiales no cronometrados, los competidores están obligados a tener instalados y en uso los transponders entregados al efecto, pudiendo el director de carrera detener con bandera negra + punto naranja al piloto que no lo lleve instalado.

#### **Art. 19.- DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK**

**19.1.** La organización dispondrá en el Paddock de una superficie suficiente para poder realizar las distintas actividades que se desarrollen en torno a cada prueba.

Todos los competidores están obligados a respetar las normas de utilización e instalación de elementos en el Paddock establecidas por la FACV.

Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del circuito (Paddock, Boxes, Pit Lane, muro de señalización, etc). Los desperfectos ocasionados en las instalaciones, serán responsabilidad del competidor.

**19.2.** Esta Zona estará exclusivamente destinada para los vehículos y carpas de asistencia técnica. Una vez instalados los vehículos y carpas de asistencia, no estará permitida la salida de ningún vehículo hasta la finalización del meeting, excepto por razones de fuerza mayor, así entendidas por los Comisarios Deportivos.

La FACV realizará una planificación y designación de espacios para cada piloto/equipo. Cualquier piloto/equipo que no respete esta norma podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos.

**19.3.** Toda persona relacionada de algún modo con cualquier competidor inscrito, deberán llevar en todo momento los correspondientes pases acreditativos y permanecer en los lugares autorizados en los mismos, respetando en todo momento las normas deportivas que rigen la prueba, bajo la responsabilidad del competidor con el cual estén relacionado.

**19.4.** Se prohíbe utilizar aparatos que produzcan llamas o chispas en Paddock, Parques, Preparrillas de salida y Pista, debiendo prever la pista un lugar para el puesto de soldadura fuera de los Boxes.

**19.5.** Está prohibido circular con motocicletas, scooters o cualquier medio motorizado en el Paddock.

## **Art. 20.- DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD**

### **20.1. Seguridad general**

**20.1.1.** Equipamiento e indumentaria de seguridad para los pilotos. Los pilotos deben llevar obligatoriamente los elementos de seguridad descritos en el Art. 2.29 del Reglamento Técnico del CKCV 2020, durante todo el transcurso del meeting, incluidos los entrenamientos privados previos al mismo.

**20.1.2.** Existirá en la Pista todas las medidas de seguridad, desde los Entrenamientos Privado hasta el final del Meeting. (Entrenamientos, Mangas y Carreras). Todo repostaje del tipo que sea está prohibido salvo cuando el kart en cuestión se encuentre parado en su carpa o Parque de Servicio.

**20.1.4.** Se recomienda que cada participante disponga de un extintor, de al menos 3 kg., en la carpa de asistencia y/o lugar de trabajo en el Paddock. En las carpas que estén ubicados más de un participante, el número de extintores recomendable será igual al número de pilotos albergados en la misma.

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

**20.1.6.** Cualquier piloto que haya sufrido o se haya visto involucrado en un accidente o incidente, podrá ser obligado a pasar un reconocimiento médico que determine si su estado físico es adecuado para continuar en la competición, parcial o totalmente, quedando a discreción del Director de Carrera, previo informe médico, si puede reincorporarse a la misma.

**20.2. Circuito / Pista:** Solo los participantes inscritos para la prueba tendrán acceso a la Pista, siempre dentro del horario previsto para la prueba. Asimismo, solo los oficiales especificados en el Reglamento Particular de la prueba tendrán acceso a la Pista.

Los representantes de prensa solo tendrán acceso a la Pista cuando hayan sido adecuadamente acreditados ante la FACV y hayan sido autorizados a ello, mediante la acreditación correspondiente. Asimismo, deberán respetar cualquier instrucción de seguridad que reciban de los Oficiales de la prueba.

**20.2.1.** Está prohibido circular en kart fuera de la Pista en la cual se desarrolla la prueba.

**20.2.2.** La circulación por la Zona de Entrada y Zona de Salida de Boxes, así como la vía de paso, tanto durante los Entrenamientos, Mangas y Carreras, se efectuará con las máximas precauciones de seguridad y a velocidad reducida.

**20.2.3.** Está prohibido al mecánico ayudar al piloto después de cruzar la línea trazada al final de la Zona de salida de Boxes. Solo se podrá recibir ayuda en el área de reparación.

**20.2.4.** Está estrictamente prohibido a los pilotos conducir sus karts en dirección opuesta a la de Carrera, excepto que sea estrictamente necesario para retirar el kart de una situación peligrosa.

**20.2.5.** Cualquier reparación con herramientas está prohibida fuera del Área de reparación. Llevar herramientas o repuestos, así como reparar con herramientas en la Pista está prohibido.

### **20.3. Detención de un kart en Pista**

**20.3.1.** El piloto de cualquier vehículo incapaz de mantener la velocidad de carrera y que esté abandonando la Pista deberá avisar previamente de su intención de hacerlo, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro y se efectúa lo más cerca posible de una zona segura.

**20.3.2.** Está prohibido empujar el kart por la Pista excepto si es para situarlo en una zona segura o para su puesta en marcha.

**20.3.3.** Durante los Entrenamientos, Mangas y Carreras, 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, sea un impedimento para los otros pilotos o para el desarrollo de la prueba.

**20.3.4.-** El piloto podrá reemprender la marcha, siempre y cuando lo pueda hacer por sus propios medios y sin ninguna ayuda exterior. Su reincorporación a pista la 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 Comisarios 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 reincorpora a la carrera como resultado de esta asistencia externa, debe hacerlo dentro del total respeto al Reglamento y sin obtener ninguna ventaja por ello.

**20.3.5.** Todo piloto cuyo kart se haya detenido definitivamente deberá seguir las instrucciones que le indiquen los Comisarios, hasta el final de los Entrenamientos, Mangas o Carreras.

Salvo durante la suspensión de la carrera, cualquier kart abandonado en el circuito por su piloto, incluso temporalmente, será considerado como que abandona la misma.

#### **20.4. Código de conducta en pista:**

Si un kart sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del punto 20.4.2. citado a continuación, el piloto puede reincorporarse 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 (por ejemplo, acortar el recorrido) o crea un problema de seguridad, podrá ser penalizado.

El adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda

**20.4.1.** Las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como, más de un cambio de dirección para defender una posición, la aglomeración voluntaria de karts dentro de los límites de la pista, o proceder a cualquier otro cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidas. Todo piloto considerado como culpable de una de estas infracciones antes mencionadas, será reportado a los Comisarios Deportivos de la prueba.

**20.4.2.** La repetición de faltas graves, o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo, una salida de Pista), será comunicada a los Comisarios Deportivos de la prueba y podrá entrañar la exclusión de la Carrera de todo piloto implicado.

**20.4.3.** 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.

**20.4.3.1** Estará previsto en todas las categorías el uso obligatorio de sujeción del paragolpes delantero CIK "descolgable". El piloto que al termino de alguna de las mangas clasificatorias y/o carreras tenga dicho paragolpes mal sujeto (descolgado) será sancionado automáticamente. **Ver dibujo 1ª**

**20.4.3.2** Cualquier acción de recolocar o intentar recolocar el paragolpes a su posición correcta será objeto de sanción directa. Si en dicha acción se vieran involucrados otro/s piloto/s, la sanción sería la misma para ambos.

**20.4.4.** La bandera formada por triángulo negro y triangulo blanco, acompañada de un panel con un número, será una advertencia para el Piloto indicado de que los Comisarios Deportivos han recibido un informe sobre una conducta irregular en pista.

**20.4.5** 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.

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

**20.4.7.** La circulación de un kart innecesariamente lenta, errática o de forma que pueda ser considerada potencialmente peligrosa para el resto de los pilotos o resto de personas, estará prohibida en cualquier momento. Será de aplicación tanto si el kart está circulando en pista, entrada y/o salida del Pit Lane

#### **Art. 21.- VERIFICACIONES**



**21.1.** Con carácter general y siempre que no contradiga la normativa aplicable en esta especialidad, será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos y Copas de Automovilismo de la Comunidad Valenciana, además de la normativa recogida en el presente Reglamento Deportivo.

**21.2.** Ningún kart podrá tomar parte en una prueba hasta que no haya sido autorizado por los Comisarios Deportivos a la vista de los resultados de las verificaciones previas a la prueba (Técnicas y Administrativas).

**21.4.** Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:

- a) Hacer verificar las condiciones de conformidad de un kart o de un competidor antes, durante y después de los Entrenamientos y/o de las Carreras.
- b) Exigir que un kart sea desmontado durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que están completamente respetadas las condiciones de admisión o de conformidad.
- c) Solicitar a un competidor que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.
- d) No autorizar la salida a cualquier kart por razones de seguridad.

## **Art. 22.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS**

**22.1.** Durante las verificaciones administrativas, los competidores deberán tener disponibles todas las licencias.

**22.2.** La FACV preverá de los documentos exigidos (Reglamento, horarios, publicidades, listas de inscritos, pasaporte técnico, Pases (1 Pase Mecánico Parque Cerrado), y cuanta documentación estime oportuno y sea de interés para los equipos.

## **Art. 23.- VERIFICACIONES TÉCNICAS**

**23.1.** Salvo derogación expresa de los Comisarios Deportivos, ningún competidor/conductor que no haya pasado la verificación técnica o la haya realizado después de la hora establecida, será autorizado a tomar parte en Entrenamientos ni Carrera.

**23.2. Verificaciones Previas:** Las verificaciones técnicas previas, serán efectuadas por los oficiales designados, siendo estos los responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado de verificación y son los únicos autorizados para dar instrucciones a los competidores. En las verificaciones técnicas previas se presentará a verificación el material expresado en el boletín de inscripción y/o lista de inscritos oficial.

**23.2.1.** 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.

**23.2.2.** El competidor de cada kart recibirá durante las verificaciones administrativas un pasaporte técnico, que deberá cumplimentar en su totalidad y entregarlo en el control técnico. No será admitido un pasaporte técnico incompleto.

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

**23.2.4. Marcaje - Precintaje:** Durante las verificaciones técnicas previas, se podrán llevar a cabo por parte de los Comisarios Técnicos, precintajes o marcaje del o de los motores que presenten los competidores y la identificación de los chasis, que deberán coincidir con los indicados por el competidor para ser utilizados durante el Meeting. Los números de los precintos si los hubieran puesto, quedarán anotados en el Pasaporte Técnico, que será firmado por el competidor. Dichos precintos, deberán permanecer intactos durante todo el Meeting.

En caso de que por accidente o manipulación involuntaria se viera afectado alguno de los precintos o marcas, el competidor, se dirigirá inmediatamente a un Comisario Técnico, que a la vista de la rotura, decidirá si su manipulación ha sido involuntaria o no, procediendo en el primer caso a la sustitución del mismo.

Aunque el Comisario Técnico sea avisado con antelación, en el caso de que sea evidente la manipulación fraudulenta del precinto o marca, el competidor podrá llegar a ser, a juicio de los Comisarios Deportivos, descalificado del Meeting.

Los Comisarios Técnicos podrán controlar el estado de los precintos, antes y después de los entrenamientos clasificatorios y de todas las Mangas y Carreras. A la vista de un precinto roto o ausencia de marcas, el Comisario Técnico pasará un informe a los Comisarios Deportivos, los cuales procederán de la siguiente forma:

- a) Si la anomalía es detectada antes de iniciarse los Entrenamientos clasificatorios o cualquiera de las Mangas, se penalizará con la no autorización a tomar la salida del equipo infractor en Entrenamientos o Manga correspondiente.
- b) Si la anomalía es detectada después de iniciarse los Entrenamientos clasificatorios se penalizará con la anulación de tiempos obtenidos. Si es detectada después de iniciarse una Manga será descalificado de la misma.

En el caso de que la rotura del mismo sea observada antes de llevarse a cabo, tanto el Entrenamiento clasificatorio como la Carrera correspondiente, no será autorizado a tomar la salida. El Comisario Técnico será considerado en este caso, como un Juez de Hechos.

Se recomienda a los competidores que procedan siempre a verificar si su precinto o marca, está intacto, tanto antes como después de su salida a Pista, y pongan inmediatamente en conocimiento de un Comisario Técnico la irregularidad si es observada, ya que es de su única y exclusiva responsabilidad el estado de los precintos.

En el caso de llevar situados precintos, está totalmente prohibido añadir a estos cualquier otro material aparte del alambre o hilo y precintos oficiales (silicona, cinta adhesiva, etc.).

**23.2.5.** Los Concursantes y/o Pilotos no están autorizados a realizar ningún cambio de material después de que este haya sido identificado en la Verificaciones Técnicas Previas, quedando totalmente prohibido el intercambio de chasis, motores, neumáticos, etc., entre pilotos. Es decir, el material utilizable para cada piloto queda limitado al verificado para sí mismo en las verificaciones técnicas previas.

Excepcionalmente un mismo motor o chasis podrá ser verificado para varios pilotos, condicionado a que sea verificado, marcado o precintado para cada uno de los pilotos que lo soliciten.

**23.3. Verificaciones Finales:** Inmediatamente después de cada sesión de entrenamientos cronometrados oficiales; después de cada manga; repesca y tras cada carrera, los **tres** primeros clasificados podrán ser verificados en aquellos puntos que los Comisarios consideren oportuno. Además, como norma general, a todos los participantes les será verificado el peso. Los Comisarios Deportivos podrán ampliar en cualquier momento y a su criterio, la cantidad de vehículos a verificar.

Las verificaciones técnicas finales de entrenamientos y/o carreras, deberán realizarse en presencia del competidor del kart a verificar o de su representante. En caso de ausencia del competidor o su representante durante el acto de verificación debidamente notificado y anunciado, no podrá formularse protesta alguna referida al acto de verificación. Así mismo se podrá recurrir a un mecánico, designado por el competidor o representante, para las tareas de desmontaje si los Comisarios lo consideran oportuno.

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 competidor o representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas o número de los precintos.

**23.3.1.** En el caso de que el Reglamento del Certamen estableciera dos Entrenamientos, dos Mangas y/o dos Carreras en el mismo Meeting y un competidor fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la primera sesión de Entrenamientos, o de la primera Manga o la primera Carrera, se precintará –si ha lugar– el sujeto de la verificación misma, reenviando la inspección material al término de la segunda sesión de Entrenamientos, o de la segunda Manga, o de la segunda Carrera. El competidor acepta expresamente que la eventual descalificación de la clasificación de la primera sesión de Entrenamientos, o de la primera Manga, o de la primera Carrera conlleva también la exclusión de la segunda sesión de Entrenamientos, o de la segunda Manga, o de la segunda Carrera, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación hayan sido cambiadas después de la primera sesión de Entrenamientos o de la primera Carrera, en cuyo caso, deberá haberlo notificado antes de efectuar la sustitución a los Comisarios Técnicos.

**23.4.** Como norma general, las infracciones de carácter técnico cometidas en los Entrenamientos llevarán consigo la anulación de los tiempos conseguidos. Las infracciones técnicas cometidas en las Mangas o Carreras conllevarán la descalificación de la Manga o Carrera correspondiente pudiendo llegar a la descalificación del Meeting, salvo que los Comisarios Deportivos estimen otra sanción, sobre la base de las condiciones específicas del hecho que se juzgue, debiéndose tener en cuenta lo especificado anteriormente.

## **Art. 24.- ZONAS DE ACCESO Y PARQUES DE SERVICIO**

**24.1. 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 boxes y/o los parques de servicio. Durante la competición, solamente estará autorizado el acceso a Boxes por la entrada al Pit Lane.

**24.2. Zona de aceleración o carril de salida:** 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 de Boxes, de la cual forma parte el carril de aceleración, estará limitada al final de la misma por una línea o por un sistema similar, a partir de la cual el piloto no puede recibir ninguna ayuda externa o de su mecánico.

**24.3. Zona o Área de reparación:** Lugar indicado en cada circuito, situado entre el carril de entrada y salida de boxes, y reservado para efectuar reparaciones, donde los karts y pilotos pueden recibir ayuda exterior de sus mecánicos durante el desarrollo de Entrenamientos, Mangas, Repescas y Carreras.

**24.4. Zona de Pre-parrilla:** La Zona de Pre-parrilla es el área habilitada al efecto de 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 en todo momento. El director de Carrera podrá indicar la formación de la parrilla en la propia pista.

**24.5. Zona de Pesaje:** La Zona o línea de pesaje, estará situada a partir del carril de deceleración y previa a la báscula de pesaje y el Parque de Llegada. A la finalización de los Entrenamientos Oficiales, Mangas, Repescas y Carreras, todos los pilotos deberán dirigirse a la zona de pesaje, siguiendo las instrucciones de los Comisarios de Pesaje.

Toda la zona de pesaje tiene la consideración de Parque Cerrado. Tan solo los Comisarios Técnicos y los pilotos con sus karts podrán acceder a ella, estando totalmente prohibida la presencia de mecánicos y/o competidores.

**24.6. Parque de Llegada:** El Parque de Llegada es la zona habilitada a la que los pilotos elegidos se dirigirán al finalizar los Entrenamientos Oficiales, Mangas, Repesca y Carrera para las verificaciones técnicas. El Parque de Llegada tendrá acceso restringido donde los pilotos elegidos para verificar y uno solo de sus mecánicos proceden, después de los Entrenamientos Oficiales, Mangas y Carreras, a las mencionadas verificaciones.

Desde la finalización de los Entrenamientos, Mangas, Repescas o Carreras, determinada desde el momento que se muestra la bandera a cuadros, cualquier punto desde la línea de llegada hasta el Parque de Llegada, este inclusive, tienen la consideración de Parque Cerrado.

**24.7. Parque Cerrado:** Adicionalmente a lo establecido en el Art. 39, el Parque de Llegada tiene la consideración de Parque Cerrado en toda su área.

**24.8. Normas sobre Gasolina.** La FACV establecerá una gasolinera y octanaje de uso obligatorio durante todas las mangas bien sean de entrenamientos cronometrados o bien sean de Carreras, lo mismo se aplicará con el aceite de mezcla.

**24.8.1. Infracciones:** Será de aplicación lo dispuesto en el Artículo 16.4 y Anexo I del presente Reglamento

**24.9. Marcaje de neumáticos:** En el horario establecido al efecto, el Piloto o Mecánico, procederán al marcaje por parte de los comisarios técnicos. La organización podrá entregar los neumáticos ya codificados.

## **Art. 25.- BRIEFING**

**25.1.** El Director de Carrera realizará(n) un Briefing en el lugar y a la hora designados en el Reglamento Particular. Todos los competidores (o los representantes que ellos hayan nombrado) y los pilotos admitidos para participar en la Carrera deberán estar presentes durante todo el Briefing, y firmar la hoja de presencia.

**25.2.** Los competidores son responsables de la asistencia o no de sus pilotos al Briefing. Los Comisarios Deportivos convocarán al competidor y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del Briefing, sancionando al competidor con la penalización establecida.

## **Art. 26.- COMPOSICIÓN DEL MEETING**

El I LCT, la composición del Meeting será el siguiente: Verificaciones Administrativas y Técnicas, Entrenamientos Oficiales no cronometrados (mínimo 1 y máximo 3), Entrenamientos Oficiales Cronometrados de máximo 10 minutos, Manga Clasificatoria y Mangas de Repesca (en caso de ser necesarias), Prefinal, Final, y Entrega de Premios. La FACV podrá autorizar otra composición distinta. Salvo autorización expresa de la FACV, no está autorizada la combinación de categorías en una misma prueba. Salvo Junior y Senior que podrán correr juntos.

## **Art. 27.- KARTS ADMITIDOS EN PISTA**

El número máximo de karts admitidos en Pista es el siguiente:

Entrenamientos Oficiales no cronometrados y Oficiales Cronometrados: 34 karts.

Mangas Clasificatorias, Mangas de Repesca y Carreras: 34 karts.

Salvo decisión expresa de los Comisarios Deportivos, quienes podrán aumentar su número hasta un máximo de 36 pilotos en función de las características del circuito.

## **Art. 28.- DISTANCIAS A RECORRER**

La distancia máxima a recorrer en el I LCT será la siguiente: Se especificará en el reglamento particular del Meeting.

## **Art. 29.- SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)**

**29.1.** En caso de declararse "Pista Mojada" (condición señalada por una pancarta o bandera de pista deslizante por el Director de Carrera), la elección de neumáticos es libre (excepto en la especialidad de Alevín y Cadete). El Director de Carrera se reserva el derecho de mostrar la bandera negra a un piloto, si juzga, que lleva un juego de neumáticos erróneo y va muy lento y peligroso para los otros pilotos. En los demás casos la utilización de neumáticos "Slicks" es obligatoria.

**29.2.** Cuando el Director de Carrera declaren "Pista Mojada" en la Categoría Pre-Mini y Mini, todos los pilotos deben colocar –en el tiempo establecido por el Director de Carrera- neumáticos para lluvia en todas las ruedas antes de salir.

**29.3.** La utilización simultanea de slicks y de neumáticos para lluvia en un mismo kart está prohibida bajo cualquier circunstancia.

## **Art. 30.- ENTRENAMIENTOS (Oficiales no cronometrados y Warm-up)**

### **30.1.** Definición

- a) Entrenamiento oficial no cronometrado: Sesión no obligatoria, abierta a todos los vehículos y pilotos autorizados a tomar parte en el meeting. Se hará antes del entrenamiento oficial cronometrado.
- b) Warm Up: sesión no obligatoria, que en caso de celebrarse será el mismo día de la(s) carrera(s), en el que sólo pueden tomar parte todos los pilotos admitidos para la carrera.

Excepto en el caso de Reglamento específico, el horario de la prueba deberá prever Entrenamientos Oficiales no cronometrados para cada categoría.

**30.2.** Desarrollo y Composición: Tendrán una duración mínima de 5 minutos para cada categoría. Cuando el número de inscritos sea mayor de 34, serán divididos en series o mangas, par e impar, con un máximo de 34 pilotos por serie o manga, cada una de las cuales realizará una sesión de Entrenamientos. El uso de transponder es obligatorio desde el principio de estos Entrenamientos. Las infracciones cometidas por un piloto o su competidor durante los Entrenamientos oficiales no cronometrados, serán penalizadas por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

**30.3. Interrupción de los Entrenamientos Oficiales no cronometrados y Warm-up:** Cuando fuera necesario interrumpir los Entrenamientos a causa de obstrucción de la Pista por un accidente o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de 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 de Pista.

La decisión de parar la Carrera o los Entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera (o en su ausencia, por su adjunto).

Sólo en los casos de Entrenamientos Oficiales no cronometrados y/o Warm-up, se podrá renunciar a prolongar dicho período después de una interrupción de este tipo.

## **Art. 31.- ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS**

**31.1. Definición:** Entrenamiento Oficial cronometrado: Sesión obligatoria para todos los vehículos y pilotos, que deseen tomar parte en la carrera, y hayan sido autorizados a tomar parte en dicha sesión. Los pilotos autorizados a participar en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, tendrán derecho a una sesión máxima de 10 minutos; en cada serie podrá participar un máximo de 34 pilotos. La FACV podrá determinar que alguna/s categoría/s realice/n los Entrenamientos Oficiales Cronometrados de manera individual. En este caso, se aplicarán las siguientes normas:

- a) Cada piloto accederá a pista individualmente para realizar un total de dos vueltas completas cronometradas.
- b) El orden para tomar parte en los entrenamientos será determinado, mediante sorteo, que se celebrará en el briefing de la prueba o al inicio del Warm Up.
- c) A la hora establecida en el programa horario oficial, los pilotos, junto con su mecánico, deberán estar preparados, en el Área de Reparación, sentados en su kart y con todo el equipamiento de seguridad, en el orden previamente establecido, a la espera de la señal del Director de Carrera, que indicará, cuando deben arrancar el motor y acceder a pista, todo ello, en el menor tiempo posible.

d) Desde su incorporación a pista hasta la aproximación a la línea de cronometraje, los pilotos utilizarán este espacio para conseguir que los elementos mecánicos del kart adquieran temperatura de trabajo, quedando terminantemente prohibido realizar cualquier maniobra de zig-zag y circular a una velocidad anormalmente reducida.

e) Una vez cruce por primera vez la línea de cronometraje, comenzarán sus dos vueltas consecutivas cronometradas.

f) Al finalizar la segunda vuelta cronometrada, los pilotos se dirigirán hacia el carril de desaceleración y acceso a la zona de báscula. Durante la vuelta de desaceleración, queda prohibido circular a una velocidad anormalmente reducida, así como entorpecer a cualquier piloto que esté realizando sus vueltas cronometradas.

g) Durante todo el desarrollo de los entrenamientos, los pilotos, únicamente podrán utilizar el trazado de la pista.

h) Cualquier infracción a lo descrito en este apartado, será penalizado por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

### **31.2. Composición y Desarrollo**

**31.2.1.** Los pilotos que hayan pasado las verificaciones serán divididos en series cuando superen los 34 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.

**31.2.2.** Durante cada sesión, los pilotos tomarán la salida cuando lo consideren oportuno. Cualquier piloto que cruce la línea de salida de la Zona de Salida de Boxes se considerará como que ha tomado la misma.

**31.2.3.** Todo Piloto que una vez tomada la salida se detenga por cualquier razón, se detiene en el Área de Reparación o Parque de Llegada, se considerará que ha finalizado sus Entrenamientos y no le será permitido reincorporarse a los mismos.

**31.2.5.** Los mecánicos o empujadores no están autorizados a ayudar a los pilotos una vez hayan cruzado la línea al final de salida de la Zona de Salida de Boxes.

### **31.3. Clasificación de Entrenamientos Oficiales Cronometrados**

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

**31.3.2.** La clasificación final de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados será confeccionada de la manera siguiente:

1.- Si se realiza 1 serie: - La Clasificación se realizará con el mejor tiempo de cada piloto.

2.- Si se realizan 2 series:

**Caso A.-** Si el mejor tiempo de la serie más lenta, es menor del 101%, que el mejor tiempo de la serie más rápida:

- La clasificación se realizará por el mejor tiempo de cada piloto.

**Caso B.-** Si el mejor tiempo de la serie más lenta, es mayor del 101%, que el mejor tiempo de la serie más rápida:

- 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).
- 3º Clasificado: 2º de la serie 1
- 4º Clasificado: 2º de la serie 2

y así sucesivamente.

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

**31.3.4.** 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.

### **31.4. Interrupción de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados**

**31.4.1.** La decisión de parar los Entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera (o en su ausencia, por su adjunto).

**31.4.2.** El Director de Carrera puede interrumpir los Entrenamientos oficiales cronometrados tantas veces y por tanto tiempo como él crea necesario, para despejar la Pista o permitir la retirada de un vehículo.

**31.4.3.** Cuando fuera necesario interrumpir los Entrenamientos a causa de obstrucción de la Pista por un accidente o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de 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 de Pista.

**31.4.4.** Cuando la señal de interrupción sea dada todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresarán lentamente hacia la línea de salida o Parque de Llegada, siguiendo totalmente las indicaciones de los comisarios de pista, y preparados para detenerse si así fuera solicitado por los oficiales de la prueba.

### **31.5. Reanudación de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados**

**31.5.1.** Salvo imposibilidad manifiesta, estos entrenamientos serán reanudados al menos para cumplir los tiempos mínimos de Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

**31.5.2.** En el caso que una o varias sesiones de Entrenamientos oficiales cronometrados sean interrumpidas, no se admitirá ninguna reclamación relativa a los posibles efectos sobre la calificación de los pilotos admitidos a la salida.

Solo estarán autorizados a participar en la reanudación de los entrenamientos oficiales cronometrados, aquellos pilotos que no hubiesen accedido a pista antes de la interrupción y aquellos que aún continuasen en pista.

## **Art. 32.- PARRILLA DE SALIDA**

Al final de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, podrá ser publicada la lista de pilotos clasificados y también las parrillas de salida. Solo a estos pilotos les será permitida la salida en las Mangas de clasificación y/o en las Carreras.

### **32.1. Formación de las Parrillas de Salida:**

- La Parrilla de las Mangas Clasificadoras (si las hubiera) se formará en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados y según el número de pilotos mediante el sistema de grupos especificado en el Art.36.
- La Parrilla de la Repesca (si la hubiera) se formará en función de los resultados de las Mangas Clasificadoras.
- La Parrilla de la Prefinal se formará en función de los resultados de las Mangas Clasificadoras y Repesca (si las hubiera). En su defecto, se formará en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados y según el número de pilotos mediante el sistema de grupos especificado en el Art.36.
- La Parrilla de la Final se formará en función de la Clasificación oficial provisional (salvo que se indique otro sistema en el Reglamento Específico de cada categoría), publicada por la Dirección de Carrera inmediatamente después de finalizar la Prefinal. Si desde la publicación de la citada Clasificación provisional hasta la hora establecida para la publicación de la parrilla de la Final, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional que sirve de base para la confección de la parrilla.
- Si un competidor apela una decisión de los Comisarios Deportivos, si finalmente (a posteriori) se desestimara dicha apelación, se le sería retirado el resultado de la carrera donde afecte a la parrilla de salida dicha decisión.

**32.2.** El piloto que tenga la Pole Position de cada parrilla podrá elegir el lado de Pole Position (izquierdo o derecho de la Pista), siempre y cuando informe al Director de Carrera tan pronto como llegue al Parque de Salida. Esta elección solo modificara la primera línea de parrilla, excluyendo a los demás. De no darse este caso, el piloto Pole Position de cada parrilla tomará la salida de la Carrera desde la posición especificada en el Reglamento Particular de la Prueba.

**32.3.** La parrilla de salida definitiva podrá ser publicada el día de la carrera 30 minutos antes de la hora oficial de salida de la prueba (Repesca o carrera). En el caso de que se celebren 2 carreras el mismo día, la publicación de esta parrilla se efectuará 30 minutos antes de la salida de la segunda carrera. Cualquier competidor 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 Carrera antes de este momento. 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, que serán admitidos a la salida en los últimos puestos de la parrilla.

Después de la publicación de la parrilla de salida, ningún vehículo de reserva será admitido a participar en la carrera. Todo participante que se retire del meeting sin notificar previamente su decisión de hacerlo al Director de Carrera, será sancionado.

## **Art. 33.- PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA PARA WARM UP, ENTRENAMIENTOS OFICIALES, MANGAS CLASIFICATORIAS, MANGAS DE REPESCA Y CARRERAS**

**33.1. Entrenamientos Oficiales no cronometrados y Warm Up:** Para los Entrenamientos Oficiales no cronometrados y Warm Up, los pilotos accederán a la pista de la forma siguiente:

- Si el circuito dispone de entrada y salida de pista independiente, los pilotos accederán a la misma a través de los accesos previstos.
- Si el circuito no dispone de entrada o salida de pista independiente, los pilotos accederán a través del Parque de Salida como vía de paso a la misma.

Control de puerta:

- Solo el piloto y mecánico, acreditados por sus pases numerados, tendrán acceso al Parque de Salida en los horarios establecidos para sus mangas.

**33.2. Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Mangas clasificatorias y Carreras:** Los pilotos y sus karts se dirigirán al Parque de Salida siguiendo el procedimiento siguiente:

- Se abrirá el Parque de Salida 10 minutos antes del horario de salida.

Control de puerta:

- Realizada la apertura del Parque de Salida, el comisario de Parque realizará el control siguiente, mediante la hoja de control de entrada:
- Solo el Piloto y su Mecánico de Parque Cerrado están autorizados a acceder al mismo.
- Piloto y mecánico deberán presentar la acreditación correspondiente, pases titulares con el número, y solo podrán acceder al Parque de Salida en la manga que les corresponda y en el horario previsto para la misma.
- Al Parque de Salida solo está autorizada la entrada del kart, el carro porta kart y la herramienta manual y recambios necesarios para la reparación del kart, así como los neumáticos de lluvia.

Arranque de motores preventivo: A discreción del DC, se podrá realizar un arranque de motores preparatorio para la salida. Situados correctamente en la preparrilla y con los karts debidamente sujetos en los carros, se podrá proceder al arranque de motores durante un minuto. Este momento será determinado por el DC, adjunto o Jefe de Preparrilla.

- 5 min. Antes de la salida se cerrará el acceso a la Pre-Parrilla.

**33.2.2.** Cualquier kart que no haya tomado su posición en la parrilla en el tiempo establecido, no estará autorizado a hacerlo, excepto y bajo circunstancias excepcionales que quedaran a la apreciación de los Comisarios Deportivos.

**33.2.3.** Cualquier competidor que por cualquier razón tenga motivos fundados de que su kart/s no estará/an listos para tomar la salida, deberá informar a la mayor brevedad al Oficial al cargo del Parque de Salida, que a su vez informara al Director de Carrera tan pronto como le sea posible.

## **Art. 34.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA**

### **34.1. Disposiciones Generales**

#### **34.1.1. Pre-parrillas**

Las parrillas de salida se formarán en la zona de pre-parrilla establecida a tal efecto en el circuito.

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

**34.1.1.1.** Durante la formación de las pre-parrillas 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.

**34.1.1.2.** La parrilla tendrá una formación de dos filas.

**34.1.1.3.** Una vez los karts abandonan la zona de pre-parrillas y traspasan la línea que delimita el final de los boxes o carril de aceleración, no pueden recibir ningún tipo de ayuda exterior.

**34.1.1.4.** Cualquier piloto que no se haya situado a las órdenes del Director de Carrera y con su kart en orden de marcha, le será permitido salir del Parque de Salida solo cuando lo autorice el Director de Carrera, o el Oficial a cargo del Parque de Salida.

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

### **34.1.2.- Zona de Salida - Puesto de Dirección de Carrera.**

**34.1.2.1.** La línea de meta determina el inicio y final de una vuelta completa al circuito y por consiguiente también al inicio y final de una Manga o Carrera.

**34.1.2.2.** Una línea amarilla pintada 25 metros antes de la línea de meta delimitará la zona a partir de la cual se podrá dar la salida. Esta línea también podrá estar compuesta por 1 cono a cada lado de la Pista.

**34.1.2.3.** Para las salidas lanzadas, en cada circuito existirá una línea roja en la zona 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 Reglamento Particular o en el Briefing. Durante la vuelta o vueltas de formación, los pilotos podrán recuperar su posición hasta esta línea roja. Una vez superada la línea roja, los pilotos no pueden recuperar la posición en la formación y tomarán la salida en la posición que ocupe en ese momento.

**34.1.2.4.** Para las salidas lanzadas, podrá existir un rectángulo en el centro de la pista, situado entre la zona de línea roja y hasta la línea amarilla. El rectángulo delimita los dos carriles por los que deben rodar las dos líneas de karts que forman la parrilla en movimiento y el espacio que no pueden invadir los karts antes de que la señal de salida haya sido dada. A efectos de interpretación, las líneas blancas forman parte del carril.

### 34.1.3. Tipos de Salida

**34.1.3.1.** El tipo de salida deberá indicarse en el Reglamento Particular de la Prueba y adecuarse a los dos previstos: "Salida Lanzada" o "Salida Parada". La parrilla estará constituida por dos líneas de karts.

**34.1.3.2.** La señal de salida será dada por medio de un semáforo, considerándose como señal de salida el apagado de las luces rojas del mismo (o en su defecto apagado de luces rojas + encendido de luces verdes). En caso de fuerza mayor, la salida podrá ser dada mediante la Bandera nacional según lo dispuesto en el CDI.

**34.1.3.3.** Tan pronto como la salida haya sido dada, serán de aplicación las condiciones de Carrera, estando prohibido dar asistencia, excepto para aparcar el kart en una zona segura.

**34.1.3.4.** Por motivos de seguridad, el Director de Carrera podrá decidir iniciar la carrera por el procedimiento detallado en el Art 37.3.2 del presente reglamento deportivo.

### 34.2.- Secuencia del Procedimiento de Salida.

Este procedimiento será aplicable en todas las especialidades, que se registrará por el Reglamento de Circuitos.

La vuelta de formación vendrá precedida de la siguiente señalización:

- 5 minutos antes de la salida. Se abrirá el Parque de Salida para la formación de la Pre-Parilla.
- 3 minutos antes de la salida. Los karts deberán estar situados en su lugar de parrilla, listos para tomar la salida. Todas las personas deben abandonar la parrilla, excepto los pilotos, mecánicos y oficiales de la prueba.
- 1 minuto antes de la salida. Finaliza el plazo de realizar cualquier operación de ayuda mecánica exterior en los karts.
- A la señal de Jefe de Parrillas. Los pilotos arrancan sus motores y quedan a la orden del DC. En el caso de que un piloto no pueda arrancar su motor, deberá indicarlo a los comisarios.
- Bandera verde. Los pilotos deben iniciar la vuelta de formación. Si el Director de Carrera declara "Pista Mojada", en base al artículo 30, estará autorizado el cambio o montaje de neumáticos hasta la aparición del Panel de 3 minutos.

#### **Solo en el caso siguiente podrá ser permitida una variación del procedimiento de salida indicado:**

- Si comenzara a llover después de la señal de 3 minutos y antes de la vuelta de formación, a criterio del Director de Carrera se podrá dar la oportunidad de que los pilotos cambien neumáticos. Se mostraría el Panel de Salida Retrasada, y el procedimiento de salida comenzaría de nuevo desde la señal de 5 minutos, permitiendo que las ruedas sean sustituidas. Durante esta intervención, solo será posible cambiar neumáticos, ajustar bujes y ajustar presiones de neumáticos. Cualquier otra intervención está prohibida. En este caso, se podrá cambiar neumáticos hasta el panel de 1 min.

### 34.3. Vuelta de Formación

**34.3.1.** 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 quedaran 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.

**34.3.2.** 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".



#### **34.4. Salida Lanzada. Secuencia del procedimiento.**

**34.4.1.** Una vez formadas las Pre-Parrillas, los pilotos estarán a las órdenes del Director de Carrera y seguirán sus instrucciones, los pilotos iniciarán la vuelta de formación, manteniendo su posición y sin adelantar al pole position.

**34.4.2.** Una vez que hayan tomado la salida de la vuelta de formación y traspasado la línea de boxes, los pilotos no podrán recibir ayuda exterior. En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos hayan salido de la zona de pre-parrilla, podrá recibir asistencia. Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando reciba la autorización del Director de Carrera y siempre antes de que las luces rojas hayan sido encendidas. En el Briefing, se detallará el punto del circuito que se tomará como referencia, para permitir esta incorporación. Una vez encendido el semáforo rojo, todos los karts que se encuentren en el Área de Reparación o Pre-Parrilla no podrán tomar la salida hasta que ésta haya sido dada de forma efectiva, independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.

**34.4.3.** 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

**34.4.4.** Todo piloto que no pueda mantener su posición en el seno del pelotón durante la vuelta de formación, podrá intentar recuperar su posición asignada con la condición de que efectúe esa maniobra de una forma prudente y terminar de recuperarla antes de traspasar la línea roja (realmente pintada en la pista o delimitada por conos), y el resto de pilotos deberá facilitar esta operación cediendo el paso.

En el caso de que no puedan recuperar su posición original al llegar a la línea roja tomarán la salida en el lugar que ocupen en dicho momento.

Después de esa línea ninguna maniobra de adelantamiento será autorizada.

En el caso de una nueva vuelta de formación, podrá volver a intentar recuperar su posición una vez haya pasado por la línea de meta y antes de llegar de nuevo a la línea roja.

**34.4.5.** Si un piloto se detiene por cualquier motivo durante la vuelta de formación, no podrá intentar 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 hasta el lugar donde esté ubicada la línea roja.

**34.4.6.** Para recuperar su posición no podrá usar ningún otro camino o vía que no sea la considerada como pista.

**34.4.7.** Sin embargo sí, en el caso eventual de una repetición de la vuelta de formación, 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 será descalificado de esa Manga o Carrera.

**34.4.8.** El Director de Carrera podrá detener la vuelta de formación si considera que un piloto se ha parado o retrasado por infracción de otro conductor, o indicara una vuelta suplementaria de formación para que este piloto pueda recuperar su posición.

**34.4.9.** Al final de la vuelta de formación, Los pilotos deberán llegar al rectángulo o carril previo a la línea amarilla, a velocidad reducida y constante, en perfecta formación, ocupando su lugar de parrilla y perfectamente alineados en dos filas paralelas de karts, cada una de ellas por su lado correspondiente y sin invadir el rectángulo central marcado en la pista.

**34.4.10.** Cuando los karts se acerquen, las luces rojas estarán encendidas.

**34.4.11.** Ningún kart puede acelerar antes de que se hayan apagado las luces rojas. Los karts deben mantener su posición, y formación en dos filas sin salirse de ellas, y sin invadir el rectángulo, hasta que la señal de salida haya sido dada.

**34.4.12.** Si el Director de Carrera considera correcta la formación, dará la salida apagando las luces rojas.

**34.4.13.** Si no considera correcta la formación, encenderá la luz ámbar o naranja (o en su defecto no apagará las luces rojas), que significará que debe realizarse otra vuelta de formación y se inicia de nuevo el procedimiento de salida.

#### **34.5. Salida Parada – Secuencia del procedimiento.**

**34.5.1.** Una vez formadas las Pre-Parrillas, los pilotos estarán a las órdenes del Director de Carrera y seguirán sus instrucciones. Los pilotos iniciaran la vuelta de formación manteniendo sus posiciones y sin adelantar al pole position.

**34.5.2.** Una vez que hayan abandonado la Zona de Preparrillas y traspasado la línea de final de boxes o carril de aceleración los pilotos no podrán recibir ayuda exterior. Los pilotos iniciarán la vuelta de formación y se dirigirán a la parrilla de salida en la pista, utilizando el desarrollo normal de la pista.

En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos hayan salido de la zona de pre-parrilla, dirigirá su kart al Parque de Servicio en el cual podrá recibir asistencia. Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando el pole position no haya llegado a la zona de línea roja. Una vez el pole position haya llegado a la línea roja, todos los karts que se encuentren en el Área de Reparación o Pre-Parrilla no podrán tomar la salida hasta que esta haya sido dada de forma efectiva, independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.

**34.5.3.** Al final de la vuelta de formación y a las órdenes de los Comisarios los pilotos tomarán sus posiciones y detendrán sus karts en la Parrilla de Salida. El Director de Carrera o su adjunto estarán en la línea de salida con una bandera roja.

**34.5.4.** Las luces estarán apagadas hasta que el último kart haya tomado su posición en la Parrilla.

**34.5.5.** En el caso, de que un piloto se retrase en la vuelta de formación tendrá la posibilidad de recuperar su posición en la Parrilla antes de que se enciendan las luces rojas.

**34.5.6.** Todo piloto que haga caso omiso de las indicaciones del Comisario para colocarse en la posición correcta de salida y se encuentre parado pero en posición avanzada, retrasada y/o no centrada con relación a las marcas de la parrilla podrá ser penalizado.

**34.5.7.** Cuando todos los karts estén parados en la Parrilla en sus posiciones asignadas, un Comisario mostrara una bandera verde al final de la Parrilla.

**34.5.8.** El Director de Carrera o su adjunto y el Comisario abandonaran la Pista al mismo tiempo y los pilotos quedaran a las órdenes del Director de Carrera.

**34.5.9.** El Director de Carrera o el Starter encenderá el semáforo rojo, o iniciará el encendido secuencial de las luces rojas.

**34.5.10.** La Salida se considerará dada cuando se apaguen las luces rojas por el Director de Carrera durante los siguientes 2 a 4 segundos.

**34.5.11.** Si el Starter no está satisfecho con el procedimiento, encenderá la luz ámbar o naranjas, lo cual significa que una vuelta de formación más será realizada, en su defecto podrá indicar con la mano una vuelta más.

**34.5.12.** Si un piloto no pudiera salir, se mantendrá en su kart y notificara su situación levantando los brazos, sin abandonar el kart, y quedara a las órdenes de los Comisarios de pista, para situar el kart en una posición segura.

**34.5.13.** En el caso de que se realizara una nueva vuelta de formación, el piloto será autorizado a salir de su kart he intentar arrancar exclusivamente por sus propios medios una vez que toda la parrilla le haya pasado. No estará autorizado a retomar su posición original y deberá tomar la salida al final de la parrilla. Ningún piloto estará autorizado a ocupar la posición vacante. Si dicho piloto recuperara su posición sería sancionado por los Comisarios Deportivos con 10", pudiendo el Director de Carrera mostrarle un cartel con la citada penalización.

**34.5.14.** Si fuera necesario interrumpir el procedimiento de salida, el Director de Carrera, presentará la bandera roja agitada, indicando a los pilotos que deben apagar sus motores.

#### **34.6.- Falsas salidas e incumplimientos al Procedimiento de Salida.**

**34.6.1.** En el caso de repetidas falsas salidas o por incidentes en la Vuelta de Formación, el Director de Carrera, actuando como Juez de Hechos, podrá parar el procedimiento de salida mediante la bandera roja e informar a los Comisarios Deportivos, los cuales podrán penalizar al piloto que las haya provocado.

Una nueva salida será dada inmediatamente, o en un tiempo prudencial que establezca el Director de Carrera, de acuerdo a las circunstancias. La parrilla de salida será la misma que en el procedimiento inicial. 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. Se aplicaría la secuencia del

Procedimiento de Salida, estando autorizadas las reparaciones hasta un 1 minuto antes que se vaya a dar la salida.

**34.6.2.** Cualquier intento de adelantar o retrasar la salida será sancionado. Incurren en una salida anticipada los pilotos que, antes de la señal de salida, dejan de estar en la posición de salida asignada. Las penalizaciones por las infracciones al procedimiento de salida están recogidas en el Anexo 1. El Director de carrera podrá mostrar un cartel con la penalización al piloto que incurra en dicho adelanto.

Para verificar el cumplimiento de la normativa establecida en el Procedimiento de Salida, salidas anticipadas y control de la alineación, todos los oficiales que figuren en el Reglamento Particular de la prueba, serán considerados además Jueces de Hechos, en conformidad con el Art. 11.16 y 13.6 del CDI.

**34.6.3.** Podrán nombrarse tantos Jueces de Hechos como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.

## **Art. 35.- MANGAS CLASIFICATORIAS.**

### **35.1. Definición**

**35.1.1.** Los tiempos realizados en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados servirán para confeccionar las parrillas de salida de las Mangas Clasificatorias.

**35.1.2.** Las Mangas Clasificatorias se realizarán en función del número pilotos, dividiéndose en grupos de un máximo de 14 pilotos y 2 grupos como máximo en cada Manga.

**35.2. Composición y Desarrollo:** Las Mangas Clasificatorias se desarrollarán mediante los siguientes criterios:

**Caso A** Si el número de pilotos es menor al de admitidos en Pista (28), se efectuarán dos Mangas clasificatorias, en las que participarán todos los pilotos, excepto una decisión distinta tomada por los Comisarios Deportivos de la prueba.

**Caso B** Si el número de pilotos autorizados a tomar la salida es de 25 a 42 se realizarán 3 grupos, confeccionados de la siguiente forma según la clasificación de los Entrenamientos Oficiales 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 C
  - 6º Clasificado – 2º grupo C
- Y así sucesivamente.

Cada Grupo competirá contra el resto de grupos formados, es decir: A contra C, B contra C, A contra B.

Los 30 primeros pilotos clasificados en estas Mangas serán clasificados directamente a las Carreras.

**Caso C** Si el número de pilotos autorizados a tomar la salida es de 43 pilotos o superior. Se dividirán en dos divisiones, D1, D2, en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

- La División 1, estará formada por los pilotos clasificados en posiciones impares en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados (1º, 3º, 5º, etc.). La D1 será dividida en grupos, (A1, B1, C1, etc.), según el número de pilotos con un máximo de 17 pilotos por grupo y según el criterio del Caso B. Cada grupo competirá contra los demás grupos y como mínimo cada grupo deberá disputar dos mangas.
- La División 2, estará formada por los pilotos clasificados en posiciones pares en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados (2º, 4º, 6º, etc.). La D2 será dividida en grupos, (A2, B2, C2, etc.), según el número de pilotos con un máximo de 17 pilotos por grupo y según el criterio del Caso B. Cada grupo competirá contra los demás grupos y como mínimo cada grupo deberá disputar dos mangas.

Al final de las Mangas Clasificatorias, los primeros 14 pilotos clasificados de cada División serán clasificados para las Carreras Finales.

La parrilla de salida de la Prefinal, estará compuesta de la siguiente manera: 1 línea con los 14 primeros clasificados de la D1 y la otra línea con los 14 primeros clasificados de la D2. La pole position será otorgada al piloto con el menor número de puntos y determinará la línea a ocupar por la división a la que pertenece. En caso de empate a puntos, la pole se decidirá por el tiempo de los entrenamientos oficiales cronometrados.

Los restantes puestos de la parrilla de salida serán ocupados por los 6 clasificados en la repesca en función a su clasificación en la misma, si esta ha tenido lugar.

### **35.3. Puntuación y clasificación de las Mangas Clasificatorias.**

**35.3.1.** Los puntos que se atribuirán a los pilotos en cada una de las Mangas clasificatorias será:

- Al primero..... 0 puntos.
- Al segundo..... 2 puntos.

Al tercero..... 3 puntos.

Y así sucesivamente en función creciente de 1 punto.

**35.3.2.** Los pilotos que no hayan efectuado todas las vueltas previstas, será clasificado de acuerdo con el número de vueltas efectuadas.

**35.3.3.** En caso de ex-aequo entre pilotos, el desempate se realizará en función de su clasificación en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

**35.3.4.** Los pilotos que no tomen la salida en una Manga Clasificatoria, les será atribuidos un número de puntos igual al número total de participantes del grupo A y B más 1 punto.

Los pilotos descalificados recibirán un número de puntos igual al número total de participantes del grupo A y B más 2 puntos.

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

**35.3.5.** En el caso de que una o varias mangas clasificatorias no pudieran disputarse por causas de fuerza mayor y que, además, 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 Oficiales Cronometrados como base para establecer la Parrilla de Salida de la Prefinal.

### Art. 36.- MANGAS DE REPESCA

**36.1. Composición y Desarrollo:** Se realizarán mangas de repesca, siempre y cuando el número de pilotos autorizados a tomar la salida sea de 37 o superior pilotos en una categoría. En el caso de no llegar a este número, no se realizará manga de repesca, y por tanto solo los primeros 28 pilotos clasificados en las Mangas Clasificatorias pasaran directamente a disputar las Carreras Finales. Si fuera necesaria la realización de Mangas de Repesca, se realizarán mediante el sistema siguiente:

**Caso 1** Si el sistema de clasificación ha sido el especificado en el Art. 36, caso B, los pilotos no clasificados directamente para las Carreras podrán participar en la Manga de repesca y su posición de salida será establecida de acuerdo con los puntos obtenidos en las Mangas Clasificatorias.

**Caso 2** Si el sistema de clasificación ha sido el especificado en el Art. 36, Caso C, solo los 14 primeros pilotos no clasificados de la División 14 y los 14 primeros pilotos no clasificados de la División 2, podrán participar en la Manga de Repesca.

La parrilla de salida de la Manga de Repesca estará formada por una línea con la División 1 y otra línea con la Div. 2. La Pole Position será otorgada al piloto con menor número de puntos en las Mangas Clasificatorias y determinará la línea a ocupar por la división a la que pertenece. En caso de empate a puntos, la pole position se determinará por el tiempo de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

**36.2. Clasificación de la Manga de Repesca:** En ambos casos (1 y 2), los seis primeros serán clasificados para disputar las Carreras Finales y ocuparán las seis últimas plazas de la Carrera 1.

### Art. 37.- CARRERAS

#### 37.1. Composición y Desarrollo

**37.1.1.** En el VI HKCV se realizarán 3 Carreras, denominadas Clasificatoria, Prefinal y Final (salvo que se indique otro sistema en el Reglamento Específico de cada categoría).

**37.1.2.** La parrilla de la Clasificatoria se establecerá de acuerdo a los puntos obtenidos en las Mangas Clasificatorias (si las hubiera). En su defecto, se formará en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados y según el número de pilotos mediante el sistema de grupos especificado en el Art. 31.3.2. Los seis pilotos clasificados en la Manga de Repesca (si las hubiera) ocuparán las seis últimas posiciones de la parrilla.

- **37.1.3.** La Parrilla de la Prefinal se formará en función de la Clasificación oficial provisional (salvo que se indique otro sistema en el Reglamento Específico de cada categoría), publicada por la Dirección de Carrera inmediatamente después de finalizar la Clasificatoria. Si desde la publicación de la citada Clasificación provisional hasta la hora establecida para la publicación de la parrilla de la Prefinal, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional que sirve de base para la confección de la parrilla.

- **37.1.4.** La Parrilla de la Final se formará en función de la Clasificación oficial provisional (salvo que se indique otro sistema en el Reglamento Específico de cada categoría), publicada por la Dirección de Carrera inmediatamente después de finalizar la Prefinal. Si desde la publicación de la citada Clasificación provisional hasta la hora establecida para la publicación de la parrilla de la Final, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional que sirve de base para la confección de la parrilla.
- Si un competidor apela una decisión de los Comisarios Deportivos, si finalmente (a posteriori) se desestimara dicha apelación, se le sería retirado el resultado de la carrera donde afecte a la parrilla de salida dicha decisión.

### **37.2.- Neutralización o Reanudación tras una suspensión de una manga o carrera.**

#### **37.2.1.- Neutralización de una manga o carrera.**

Una manga o carrera podrá ser neutralizada en el caso de que así se considera necesario por el Director de Carrera. El procedimiento será usado solo si la pista esta 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.

**37.2.1.1.-** La orden de neutralización será considerada dada, cuando en los puestos de Dirección de Carrera y Puestos de Comisarios se muestren banderas amarillas agitadas y un panel "SLOW" (panel amarillo con la palabra "SLOW" en negro, preferiblemente), que serán mantenidos hasta que finalice la neutralización.

Las luces naranjas intermitentes estarán encendidas en la línea de meta.

**37.2.1.2.-** Cuando la señal de neutralización sea dada, todos los karts deberán alinearse detrás del kart que vaya primero, estando totalmente prohibido realizar adelantamientos.

El adelantamiento solo podrá realizarse en el caso de un kart reduzca ostensiblemente su velocidad debido a un problema mecánico.

**37.2.1.3.-** Durante la neutralización, el piloto en cabeza dictara a velocidad a la que se debe circular, siempre muy moderada. Se entiende por velocidad moderada a respetar por el líder y el resto del grupo, una velocidad inferior a 60 km/h. Cualquier infracción a esta norma, podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos. Todos los demás karts deberán mantenerse detrás del líder en una formación lo más compacta posible, Ningún piloto está autorizado a dejar una distancia mayor a dos karts entre sí mismo y el kart que le precede.

**37.2.1.4.-** Los karts podrán entrar en el Área de Reparación durante la neutralización, pero no podrán reincorporarse hasta que los oficiales del área lo autoricen. Una vez se reincorpore a la pista, el kart procederá a velocidad reducida hasta llegar al final de la línea de karts tras el líder.

**37.2.1.5.-** Cuando el Director de Carrera decide el final del periodo de neutralización, las luces naranjas intermitentes en la línea de meta serán apagadas. Esto indicará a los pilotos que la manga o carrera será reanudada en el próximo paso por meta. En la última vuelta de neutralización, los paneles "SLOW" serán mantenidos y las banderas amarillas se mostrarán estáticas.

**37.2.1.6.-** Durante la última vuelta de neutralización, el kart líder seguirá marcando la velocidad, siempre reducida.

El Director de Carrera indicara la reanudación mostrando la bandera verde en la línea de meta. Los adelantamientos seguirán prohibidos hasta superar la línea de meta al final de la neutralización. Al acercarse a la línea de meta, donde la bandera verde será mostrada por el Director de Carrera, los pilotos solo podrán acelerar después de haber cruzado la línea amarilla anterior a 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.

**37.2.1.7-** Todas las vueltas completadas durante la neutralización serán consideradas como vueltas de carrera.

**37.2.1.8-** Si la manga o carrera finalizara durante la neutralización, los karts tomaran la bandera de llegada como es habitual, al término de las vueltas previstas para la manga o carrera. Los adelantamientos solo serán permitidos en el caso de que un kart reduzca su velocidad a causa de un problema mecánico.

#### **37.2.2.- Reanudación tras la suspensión.**

Si una manga o carrera es suspendida en aplicación del artículo 37.3, el procedimiento de reanudación será efectuado en base al Procedimiento SLOW.

Bajo las órdenes del Director de Competición, los pilotos procederán a tomar la salida en situación de neutralización durante una o más vueltas.

En los puestos de los comisarios de pista, se presentarán carteles SLOW acompañados de banderas amarillas inmóviles.

Si el Director de Competición está satisfecho con la formación, señalará la reanudación de la manga o carrera por medio de una bandera verde agitada en la Línea. Estará prohibido adelantar hasta que los karts hayan rebasado la Línea.

Cuando se aproximen a la Línea, donde el Director de Competición o Carrera agitará una bandera verde, los pilotos sólo podrán acelerar cuando hayan traspasado la línea amarilla que precede a la Línea.

Los carteles SLOW así como las banderas amarillas presentadas en los puestos de comisarios de pista, serán remplazados por banderas verdes agitadas que se mostrarán durante una vuelta como máximo.

### **37.3. Suspensión de Mangas Clasificatorias, Repescas y Carreras.**

#### **37.3.1. Suspensión**

**37.3.1.1.** Cuando fuera necesario suspender las Mangas Clasificatorias, Repescas o Carreras a causa de obstrucción de la Pista por un accidente o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de 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 de Pista.

**37.3.1.2.** En este caso, todos los karts deben reducir inmediatamente su velocidad y volver a la zona de preparrilla, área de reparación o al Parque de Llegada, o pararse en la pista en el lugar que haya sido designado en el briefing, siguiendo las instrucciones de los Comisarios. Considerando que:

- Está prohibido adelantar.
- Algún punto de la pista puede estar parcial o totalmente obstruido.
- La clasificación será la de la vuelta anterior a aquella en la que se ha dado la señal de parada.

**37.3.1.3.** El procedimiento a seguir varía en función del número de vueltas completadas por el piloto clasificado en primera posición antes de dar la señal de parada.

#### **37.3.2. Reanudación**

Tras una situación de suspensión, el plazo de reanudación debe ser lo más corto posible, y cuando se conozca la hora de comienzo, se informará a los pilotos.

Todos los karts deben estar listos cuando se muestre el cartel de 3 minutos.

La Manga o Carrera será reanudada en base al Procedimiento SLOW y será de aplicación el artículo 37.2.2, según los criterios descritos a continuación:

##### **Caso A** Menos de 2 vueltas realizadas.

- La salida original será considerada nula y no realizada.
- La distancia será la misma que la original.
- La parrilla de salida será la misma que la original.
- Se admitirá a la nueva salida a todos los Pilotos presentes en el procedimiento de la salida original, con su kart original o con su kart de reserva (siempre y cuando el Reglamento de la categoría lo permita).
- Solo se permitirá trabajar en los karts en el Área de Reparación, y se permitirá la introducción de recambios (en el caso de chasis y motores, solo los verificados).
- Las plazas no ocupadas de la parrilla de salida, se mantendrán vacantes.

##### **Caso B** Más de 2 vueltas han sido realizadas pero menos del 75% de la distancia prevista de la Manga o carrera, redondeando las vueltas a la unidad por exceso.

- La clasificación provisional será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- La distancia de la manga o carrera tras la suspensión, será inferior en una vuelta a la distancia original menos el número de vueltas realizado hasta la orden de suspensión.
- El orden de salida será determinado por la clasificación provisional de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- En Mangas de Repesca y Carreras solo los pilotos clasificados al final de la vuelta anterior a la que se paró la carrera, serán admitidos a la nueva salida. En las Mangas Clasificatorias serán admitidos todos los pilotos presentes en el procedimiento de salida original.
- No se autoriza la utilización del kart o motor de reserva.
- Se permitirá trabajar en los karts.

##### **Caso C** 75% o más de la distancia de la Manga o carrera ha sido realizada, redondeando las vueltas por exceso.

- La Manga o Carrera se considerará como finalizada.

- La clasificación será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- Se otorgarán la totalidad de los puntos.

**37.4 Detención definitiva de una manga o Carrera:** Si una Carrera se suspende según los casos previstos en el artículo 38, sin poder reiniciar la salida, no se atribuirá ningún punto en el Caso A (menos de 2 vueltas), se atribuirá la mitad de puntos en el caso B (más de 2 vueltas y menos del 75%) y la totalidad de puntos en el caso C (más del 75 %).

#### **Art. 38.- LLEGADA**

**38.1.** La señal de final de Carrera se dará en la línea de llegada en el momento en que el primer vehículo haya recorrido toda la distancia de la Carrera.

**38.2.** Si la señal de fin de Carrera es dada, por cualquier razón distinta a las previstas en el Reglamento Particular, 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 por última vez antes de que la señal haya sido dada.

**38.3.** Si la señal de fin de Carrera por cualquier razón es retrasada, la Carrera se considerará finalizada cuando estaba previsto.

**38.4.** Después de haber recibido la señal de fin de Carrera, todos los karts continuaran para 1 vuelta de desaceleración y todos los karts se dirigirán directamente al Parque Cerrado, sin pararse y sin ninguna ayuda, excepto la de los Comisarios si fuera necesario. Usando el desarrollo normal de la pista y sin ningún retraso innecesario.

**38.5.** Todo kart clasificado que no pueda llegar al Parque Cerrado por sus propios medios, quedara bajo el exclusivo control de los Comisarios, que supervisaran el traslado del kart al Parque Cerrado.

**38.6.** Para que la llegada de un piloto sea considerada valida, este debe cruzar la línea de llegada sentado al volante de su kart en condiciones normales de funcionamiento.

#### **Art. 39.- PARQUE CERRADO**

**39.1.** Únicamente los Comisarios Técnicos y los Comisarios autorizados tendrán acceso al Parque Cerrado.

**39.2.** Ninguna intervención podrá ser realizada sin la autorización expresa de los mismos.

**39.3.** Tan pronto como la bandera de llegada es mostrada (Final) las normas de Parque Cerrado entran en vigor desde el área comprendida entre la línea de meta y la entrada de Parque Cerrado.

**39.4.** El Parque Cerrado deberá ser suficientemente amplio y protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada tenga acceso al mismo.

**39.5.** Al finalizar los Entrenamientos cronometrados y después de cada Manga, todos los pilotos deberán realizar el pesaje y los pilotos que los comisarios Técnicos les indiquen, deberán dirigirse con su kart directa e inmediatamente al Parque Cerrado.

**39.6.** Los karts no podrán ser retirados del Parque Cerrado hasta que los comisarios Técnicos o Deportivos así se lo indiquen a los interesados.

**39.7.** El recorrido entre la línea de llegada y la entrada al Parque Cerrado tendrá consideración de Parque Cerrado.

**39.8.** El Parque Cerrado será suficientemente grande y protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada pueda tener acceso al mismo.

#### **Art. 40.- CLASIFICACIÓN**

**40.1.** Para clasificarse en una Carrera deberán efectuar al menos el 50% de las vueltas realizadas por el vencedor (la mitad por exceso si el número de vueltas es impar), aunque no hayan traspasado la línea de llegada después de haberlo hecho el vencedor de la prueba en su última vuelta y, en consecuencia, no les haya sido mostrada la señal de fin de Carrera (bandera a cuadros).

**40.2.** El vehículo clasificado 1º será el que haya cubierto la distancia prevista en el tiempo más corto. Todos los vehículos serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan realizado y, para aquellos que hayan totalizado igual número de vueltas, se tendrá en cuenta el orden de llegada a la línea.

**40.3.** La clasificación oficial provisional firmada por el Director de Carrera será publicada después de la Carrera. Será la única clasificación válida bajo reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en virtud del Código Deportivo Internacional o Reglamento Deportivo.

**40.4.** Transcurrido el período de presentación de reclamaciones sin haberse presentado ninguna la clasificación pasará a ser definitiva, será firmada por los Comisarios Deportivos y se procederá a la apertura del Parque Cerrado. Si

el Certamen prevé 2 pruebas por Meeting, la clasificación de la 1ª no será definitiva hasta –al menos- declararse definitiva la de la 2ª.

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

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

Si un competidor apelara una decisión de los Comisarios Deportivos, si finalmente (a posteriori) se desestimara/perdiera dicha apelación, le sería retirado el resultado de la carrera donde afecte a la parrilla de salida dicha decisión. El resultado sería NP.

#### **Art. 41.- DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS**

La FACV podrá establecer un sistema de puntuaciones en caso de haber 2 o más Meetings.

#### **Art. 42.- ENTREGA DE PREMIOS**

Los 3 primeros clasificados en la Final deberán participar en la ceremonia de entrega de premios en el pódium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo.

#### **Art. 43.- RECLAMACIONES Y APELACIONES**

**43.1.** Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Capítulo XII del Código Deportivo Internacional, acompañada de una caución de 300.- Euros.

Las reclamaciones deberán presentarse por escrito al Director de Carrera o su adjunto (o en su defecto a los Comisarios Deportivos) en el plazo máximo de 10 minutos siguientes a la publicación de los resultados de los Entrenamientos oficiales cronometrados y Mangas clasificatorias y de repesca, y durante los 30 minutos que sigue a la publicación de la clasificación de las Carreras.

**43.2.** Conforme a lo indicado en el Capítulo XIII del Código Deportivo Internacional, todo competidor tiene derecho a apelar contra las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de las pruebas en la forma y plazos establecidos en el citado Capítulo, acompañado de una caución de 1.200 €

#### **Art. 44.- CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS O COPAS.**

**44.1.** El título de piloto ganador del I LCT será concedido al que se haya proclamado vencedor en la Final”.

**44.3.** En casos de empate entre pilotos, se aplicará las siguientes reglas de desempate:

1º. Según la calidad de los puestos en la Prefinal (1º, 2º, 3º, etc...).



**ANEXO I**  
**RESUMEN DE PENALIZACIONES**

Art.	Motivo	Vez	Sanción
3	Licencias. Carencia o uso fraudulento	Todas	T.N.A. y D.
4.3	Responsabilidad del competidor del cumplimiento de reglamentos por parte de personas relacionadas.	Todas	T.N.A. y D.
8.4	Realizar la inscripción entre las 20 horas del Sábado de la semana de antes de la fecha de inicio de la prueba y 1 día antes de la prueba.	Todas	+30€
13	Incumplimiento de la normativa de los números de carrera y nombre del piloto	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
15.4	No estar localizable el competidor o su representante durante toda la duración del Meeting	Todas	30 €
15.6	No respetar las banderas de señalización	Todas	A Criterio de los Comisarios Deportivos
15.6	No atender bandera negra/naranja	Todas	Descalificación de la manga o carrera.
15.6	Salir a pista antes de la autorización de los Comisarios Técnicos	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
15.8	No atender la bandera azul y roja	Todas	Descalificación de la carrera. A criterio de los Comisarios Deportivos
15.8	No respetar las banderas amarillas. (Entrenamientos).		Pérdida del mejor tiempo conseguido.
15.8	No respetar las banderas amarillas. (Mangas; repesca; carreras).		Mínimo 5 segundos
16.2	Causar un incidente. Conducción antideportiva	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta Descalificación del Meeting)
17	Incumplir normas del organizador en entrenamientos privados.	1 2 3	Multa Multa Multa
18.1	Instalar y/o utilizar sistemas de radio	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, hasta Descalificación del Meeting)
18.2.	No conservar los aparatos oficiales de cronometraje	Todas	300 €
19.1	Incumplimiento normativo de utilización e instalación de elementos en el Paddock.		Importe de la factura de las reparaciones.
19.3	Incorrecta utilización de los pases	1ª 2ª 3ª	30 € 60 € 120 €
19.4	Utilizar aparatos que produzcan llamas o chispas	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
19.5	Circular con motocicletas, scooters, etc.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (Mínimo 50 €)
20.1.1	No llevar el piloto los elementos de seguridad durante todo el meeting		No autorizado a salir o Descalificación.
20.1.2	Repostar en un lugar distinto al autorizado	Entren. Carrera	Anulación de Tiempos Descalificación
20.1.4.	No disponer del extintor de 3 Kg.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos.

20.1.5.	Abandonar el Circuito sin autorización	Todas	100 €
20.1.6.	No pasar el reconocimiento médico o reincorporarse sin autorización	Entren. (Manga y/o Carrera)	No autorizado a tomar la salida o anulación de tiempos Descalificación
Art.	Motivo	Vez	Sanción
20.2.	No respetar las indicaciones de los Oficiales	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y descalificación en la Manga o Carrera)
20.2.1.	Circular fuera de la pista, en las condiciones establecidas en este artículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
20.2.2.	No circular con las debidas precauciones	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
20.2.3.	Recibir ayuda del mecánico	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, hasta descalificación).
20.2.4.	Conducir en dirección contraria a la carrera	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, desde la anulación de tiempos en entrenos y exclusión de una manga o carrera, hasta la descalificación del meeting, atendiendo a la gravedad de los hechos.
20.2.5.	Llevar herramientas o repuestos, así como reparar con herramientas, incumpliendo lo establecido en el artículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y descalificación en la Manga o Carrera).
20.3.1.	No avisar de su intención de abandonar la pista, o abandonaría entrañando peligro	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
20.3.2.	Empujar el Kart por la pista	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
20.3.4.	Reemprender la marcha con ayuda exterior	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y descalificación en la Manga o Carrera)
20.3.4.	Reincorporarse a la pista entorpeciendo a los otros pilotos	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
20.3.4.	No sacar el kart de pista y/o entorpecimiento a los comisarios para hacerlo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos.
20.3.4.	Reincorporarse el kart a pista tras haber recibido asistencia externa y obtener ventaja por ello.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta descalificación)
20.3.5.	No seguir las instrucciones de los oficiales	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
20.4.1.	No ceder el paso	Todas	A Criterio de los Comisarios Deportivos
20.4.1.	Repetición de maniobras prohibidas en este artículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta descalificación)
20.4.2.	Repetición de faltas graves, o falta de dominio del vehículo.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta descalificación)
20.4.3	Provocar contactos, colisiones	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos pudiendo llegar a la descalificación.
20.4.3.1	Terminar alguna manga Entrenos, clasificatoria o carrera con el paragolpes delantero desacoplado/descolgado. <b>Ver Dibujo 1A</b>	Entren. Manga y/o Carrera	3 Posiciones en la parrilla. 5 Segundos de manera automática.
20.4.3.2	Recolocar el paragolpes o intentarlo, solo o con ayuda de otro/s piloto/s.	Todos	Descalificación del Meeting/prueba. En caso de más involucrados, descalificación para todos.

21.2.	No pasar las verificaciones administrativas	Todas	No autorizado a tomar la salida
23	Incumplimiento del precintaje del material.	Entren. Manga	Anulación de tiempos y salida último lugar. Descalificación de la manga
23.1.	No pasar las verificaciones técnicas previas.	Todas	No autorizado a tomar la salida o exclusión
<b>Art.</b>	<b>Motivo</b>	<b>Vez</b>	<b>Sanción</b>
23.2.1.	No llevar colocados los números, así como las publicidades obligatorias.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
23.2.2.	No cumplimentar en su totalidad el "Pasaporte Técnico"	Todas	No autorizado a verificar.
23.2.4	Infracciones al procedimiento de marcaje y/o precintaje.	Entren. Manga y/o carrera	Anulación de tiempos. Descalificación de la manga y/o carrera
23.2.5	Cambio de material.	Todas	Descalificación
23.4	Infracciones de carácter técnico.	Entren. Manga y/o carrera	A criterio de los CCDD. Anulación de tiempos Descalificación de la manga y/o carrera
24.1	Acceder a Boxes por un lugar distinto al establecido en este artículo.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
24.2.	Recibir ayuda externa a partir de la línea amarilla.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (Desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta Descalificación del Meeting)
25.2.	No asistir al Briefing durante la temporada.	1 2 3	30 € 60 € No autorizado a tomar la salida
29.3.	Utilizar neumáticos slicks y lluvia simultáneamente.	Entren. Manga/ carrera	No autorizado a tomar la salida. Anulación de tiempos Descalificación en la Manga
30.2	Infracciones cometidas durante los Entrenamientos Oficiales NO cronometrados o Warm-Up	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
31.2.5.	Recibir ayuda en el lugar prohibido de este artículo.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, hasta Descalificación del Meeting)
32.3	No informar oficialmente al Director de Carrera de no poder tomar la salida.	Todas	Mínimo 100 €
34.	Infracciones al procedimiento de salida.		Todas las sanciones al procedimiento de salida podrán ser aumentadas en múltiplos de 5 seg, pudiendo llegar a la Descalificación, en función de la gravedad de los hechos
34.2	No respetar los tiempos de formación de Pre-Parrilla.		A criterio de los Comisarios Deportivos.
34.4.2	Recibir ayuda exterior una vez tomada la salida en la vuelta de formación.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, hasta Descalificación.
35.4.4	Adelantar después de la línea roja.		10 seg.
34.4.5	Recuperar la posición dejándose adelantar por el pelotón.		Mínimo 10 segundos.
34.4.6	No utilizar el desarrollo de la pista para recuperar la posición.		Descalificación
34.4.11	Incumplimiento del Artículo		3 segundos.

34.4.11	Adelantamiento del contra-pole antes de darse la salida .		Mínimo 3 segundos.
34.5.2	Recibir ayuda exterior.		A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, hasta Descalificación).
34.5.6	No colocarse sobre las marcas de la parrilla correctamente.		Mínimo 3 segundos.
<b>Art.</b>	<b>Motivo</b>	<b>Vez</b>	<b>Sanción</b>
34.5.13	Recuperar posición después de provocar una falsa salida .	Todas	10 segundos.
34.6.1	Provocar una falsa salida.	Todas	Salir en última posición.
34.6.2	Adelantarse al procedimiento de salida.	Todas	Mínimo 5 segundos
37.2.1.3	No circular a velocidad moderada durante el procedimiento SLOW.	Todas	<i>A criterio de los CC.DD..</i>
37.3.1.2	Adelantar en bandera roja.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y Descalificación en la Manga o Carrera)
37.3.2.	Trabajar fuera del Área de reparación.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
37.3.2.	Utilizar un kart o motor de reserva.	Todas	Descalificación
39	No facilitar la verificación .	Todas	Descalificación
39.5	No llevar el Kart en el momento y lugares establecidos en este artículo.	Entren. Manga/Carr	Anulación de tiempos Descalificación de la manga y/o de la carrera
39.6	Retirar el Kart antes de la apertura del Parque Cerrado	Entren Mangas/Carr	Anulación de tiempos Descalificación de la manga / Carrera

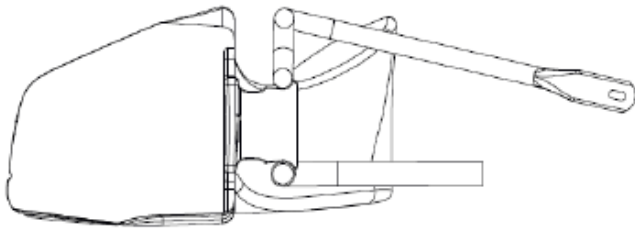
### REGLAMENTO TÉCNICO

Art.	Motivo	Vez	Sanción
2.7.2	Infracción al procedimiento de pesaje.	Entrenos Manga /carrera	Anulación de tiempos. Descalificación
2.23	Infracción al procedimiento de control Fonométrico.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar la Descalificación.
2.26.3	Infracción al procedimiento de recogidas de muestras de combustible.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar la Descalificación.
2.26.3	Utilizar un combustible distinto al oficial.	Todas	Descalificación de la Manga/Carrera.

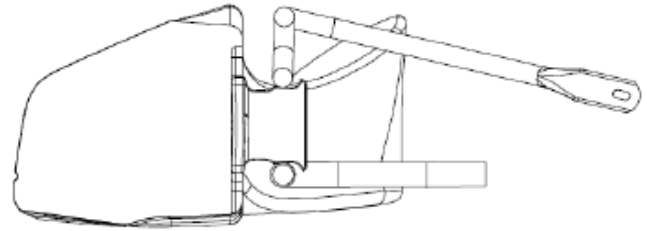
**DIBUJO 1A**

**INSTALACION CORRECTA DEL PARAGOLPES**

Posición correcta/Correct position

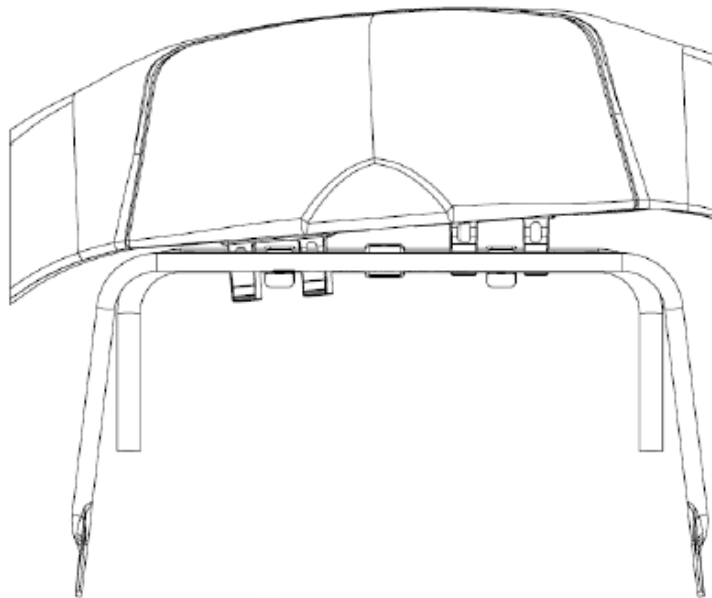


Posición aceptable / Acceptable position



Posición no aceptable si cualquiera de las partes de lo tubos no están en su colocación correcta dentro del paragolpes.

*Not acceptable position if any part of the tubes of the front bumper are in the marked areas*



Posición no aceptable / Not acceptable position

Posición no aceptable / Not acceptable position

