

REGLAMENTO DEPORTIVO GENERAL

CAMPEONATO DE ASTURIAS DE KARTING

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

Artículo 1.- DEFINICION

La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias., establece los siguientes Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias de Karting:

- Campeonato de Asturias Intercontinental-C – (ICC)
- Campeonato de Asturias Intercontinental-A – (INA)
- Campeonato de Asturias Júnior – (JR)
- Copa de Asturias de Cadete – (CD)
- Copa de Asturias Alevín – (AL)

Artículo 2.- ASPIRANTES

2.1.- Los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias de Karting estarán abiertos a los deportistas en posesión de las licencias establecidas en los Reglamentos deportivos específicos de cada Certamen.

Artículo 3- LICENCIAS

3.1.- Todos los concursantes, deportistas y oficiales deberán ser titulares de la licencia correspondiente expedida por la Real Federación Española de Automovilismo (o –en su caso- por la ADN correspondiente) y válida para el año en curso.

3.2.- Todas las personas que realicen labores deportivas en los Parques de Trabajo o Zona de Boxes y Pit, deberán estar obligatoriamente en posesión de la licencia de asistencia vigente, siendo requisito obligatorio para solicitar los pases permanentes del Certamen o los del Meeting correspondiente.

Artículo 4.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

4.1.- Todos los concursantes 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, Trofeos y Challenges de Asturias.
- b.) El presente Reglamento Deportivo.
- c.) El Reglamento Técnico de karting.
- d.) El Reglamento específico del Certamen correspondiente. Deportivo y Técnico
- 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 concursantes asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones del Código Deportivo Internacional, así como de los demás Reglamentos aplicables.

4.4.- Si un concursante 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 concursante.

4.5.- Los concursantes deben asegurar que sus karts cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración de los Entrenamientos y de la Carrera.

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

Artículo 5.- ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS

5.1.- Las pruebas se realizarán en circuitos permanentes o urbanos homologados por la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias

5.2.- El Organizador de la prueba deberá ser un Club o una Agrupación Deportiva aceptados por la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias.

5.3.- Si por cualquier motivo le fuera retirado el permiso de organización para realizar la prueba la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias, podrá designar otro Organizador para la misma.

Artículo 6.- REGLAMENTO PARTICULAR Y DOSSIER

6.1.- Será de aplicación lo establecido en el artículo 7 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

6.2.- El Reglamento Particular se ajustará al modelo que figura en el Anexo 2.

6.3.- Junto con el Reglamento Particular aprobado por la F.A.P.A., el organizador, podrá optar por uno de los siguientes apartados:

a.) Enviar un dossier completo (boletín de inscripción, mapa del itinerario de localización del circuito, lista de hoteles, etc.) a todos los pilotos que pudieran estar interesados en el Certamen.

b.) Publicar en su página WEB o en la de la F.A.P.A. toda la información indicada en el apartado a).

Artículo 7.- KART ADMITIDOS

Los karts admitidos a participar en los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Karting 2007, serán los definidos en el Reglamento Técnico.

Artículo 8.- INSCRIPCIONES.

8.1.- Obligatoriedad de inscripción.

Los concursantes que deseen participar en un meeting, 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 F.A.P.A. la inscripción de un mismo kart y/o piloto en más de una prueba del mismo Meeting. y/o categoría.

8.2.- Derechos de inscripción.

Los derechos de inscripción de cada Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, serán los establecidos en el Reglamento Particular de la prueba a celebrar.

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

8.3.- Forma de inscripción.

La inscripción de cada concursante se realizará mediante los boletines de inscripción específicos de cada prueba o meeting.

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

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

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

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

8.4.- Plazos de inscripción.

El cierre de inscripciones se realizará 3 días antes de la fecha de inicio y/o celebración de la prueba. La fecha de cierre de inscripciones de cada prueba o meeting figurará en el boletín de inscripción.

Los boletines originales de inscripción, junto con una copia de la transferencia o giro realizado como justificante de pago de los derechos, deberán ser remitidos por correo o carta certificada al Organizador, antes de las 17,00 h de la fecha de cierre de inscripciones que figurará el boletín.

8.5.- Condiciones de la inscripción.

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

Una vez publicada la lista oficial de inscritos, los concursantes y pilotos inscritos adquieren un compromiso de participación formal en la prueba, y en el caso de no participación en la misma, los derechos de inscripción no serán devueltos.

8.6.- Listas de inscritos.

La relación completa de inscritos, con la adjudicación del número de orden propuesto por el organizador, deberá ser remitida a la F.A.P.A., inmediatamente después del cierre de inscripciones.

La F.A.P.A. comunicará al organizador la aceptación o modificación a realizar en la lista enviada.

La lista oficial y definitiva de inscritos, será publicada al menos 3 días antes al comienzo de la prueba.

8.7.- Limitaciones de la inscripción.

Una vez publicada la lista oficial de inscritos:

- a) No se permite ningún cambio del material, chasis, motor o neumáticos.
- b) No se permiten cambios de piloto, excepto casos de fuerza mayor, entendidos por la F.A.P.A., y siempre con el visto bueno del piloto afectado, limitado a que se realice con un mínimo de 3 días de antelación a la prueba.

Artículo 9.- SEGUROS

Será de aplicación lo establecido en el artículo 8 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias

Artículo 10.- PUBLICIDAD

10.1.- Será de aplicación lo establecido en el artículo 9 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias

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.

Artículo 11.- CALENDARIO Y NÚMERO DE PRUEBAS PUNTUABLES

11.1.- El calendario oficial y el número de pruebas de cada Certamen será el establecido por la F.A.P.A.

11.2.- La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias se reserva el derecho de modificar fechas y lugares de una o varias pruebas del calendario.

Artículo 12.- ANULACIÓN DE UNA PRUEBA

La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias se reserva el derecho de anular una prueba si el número de inscritos es igual o menor de 15.

Artículo 13.- NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO

13.1.- Cada kart llevará el número de Carrera correspondiente a la lista aceptada por la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias

13.2.- Los portanúmeros 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 portanúmeros.

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, así como en los laterales (si así se estableciera por la R.F.E. de A.). Los números serán de color negro sobre fondo amarillo.

13.5.- El nombre del piloto así como la bandera de su autonomía podrán figurar en la parte delantera de los pontones laterales. La altura mínima de la bandera y de las letras del nombre deberá ser de 4 cm.

Artículo 14.- OFICIALES

14.1.- La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias podrá designar, al menos, los siguientes oficiales:

- 1 Comisario Deportivo, que actuará como Presidente del Colegio, para cada prueba del Meeting.
- 1 Director de Competición.
- 1 Delegado Técnico para cada prueba del Meeting.
- Delegado F.A.P.A.

14.2.- El Organizador propondrá los siguientes oficiales (titulares de licencias de la R.F.E. de A.), y sus nombres serán comunicados a la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias para su aprobación, si procede:

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

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

14.4.- Los Directores de Competición y de Carrera trabajarán en constante unión. El Director de Competición dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación, en las que el Director de Carrera podrá impartir las ordenes correspondientes, pero sólo con su aprobación expresa:

- a.) Controlar el desarrollo de los Entrenamientos y de la Carrera; 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 el desarrollo de los Entrenamientos o de la Carrera 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.

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

Artículo 15.- INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES

15.1.- Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional, dar instrucciones a los concursantes por medio de comunicados especiales de acuerdo con lo establecido en el C.D.I..

Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los concursantes 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 concursante concreto le será, además, comunicado inmediatamente y por escrito al mismo.

15.4.- Asimismo los Comisarios Deportivos publicarán los resultados de cada kart verificado y los pondrán a disposición de los otros concursantes. Estos resultados no comprenderán cifras particulares, salvo en lo concerniente al análisis del carburante o cuando un kart no se ajuste al Reglamento Técnico.

15.5.- El concursante o su representante, debe estar localizable durante toda la duración de la prueba.

15.6.- 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 concursantes no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean.

15.7.- 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 exclusión de la prueba.

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.

15.8.- En las Carreras, Mangas de Repesca (excepto en las pruebas de resistencia) 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 y roja (doble diagonal), con su número.

Deberá entrar inmediatamente al Parque de Llegada la próxima vez que pase por la entrada del mismo y será clasificado según el número de vueltas que haya realizado. Todo piloto que no atienda dicha bandera podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos hasta con la Exclusión de la prueba. En ese caso se le mostrará la bandera negra, con su número.

Artículo 16.- SANCIONES

16.1.- Los Comisarios Deportivos (de oficio o a petición del Director de Carrera y/o Competición) 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 evitable.
- Empuje a un piloto fuera de la Pista.
- Impida cualquier maniobra lícita de adelantamiento a otro piloto.
- Entorpezca ilegítimamente a los otros pilotos durante un adelantamiento.
- 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).
- Exclusión.

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 exclusión de la Manga o Carrera correspondiente pudiendo llegar a la Exclusión del Meeting.

16.5.- Asimismo los Comisarios Deportivos podrán informar a la Comisión de Disciplina de la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias, sobre cualquier licenciado que ellos consideren implicado en un "Incidente".

16.6.- La Comisión de Disciplina de la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias podrá penalizar a cualquier piloto implicado en un "Incidente" de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias.

16.7.- Ninguna decisión tomada o penalización impuesta reducirá el efecto de los Art. 160 o 161 del Código Deportivo Internacional

Artículo 17.- CRONOMETRAJE - TELEMETRÍA

17.1.- Esta prohibida la instalación y utilización de sistemas de telemetría o cualquier otra base informática, radio, etc., que permita la transmisión de datos, órdenes y/o comunicación desde un kart en movimiento y viceversa, durante todo el desarrollo de los Entrenamientos, Mangas y Carrera, 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.

17.2.- La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los karts para poder realizar el cronometraje, es responsabilidad del concursante.

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

17.4.- Será obligatorio para los concursantes, (en el caso de que no sea de su propiedad) entregar el transponder a la finalización del Meeting.

17.5.- Los pilotos participantes en pruebas valederas para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias, podrán ser titulares y aportar el transponder en las pruebas que participen. El estado del transponder, (de ser propio) carga de batería, soporte, etc., y en definitiva todo lo inherente al funcionamiento del mismo es responsabilidad absoluta del concursante/piloto. El concursante y/o piloto que aporte su propio transponder está obligado a declarar en su boletín de inscripción el código o número del transponder que utilizaran en la prueba para la que se han inscrito.

Las características técnicas del transponder serán publicadas en la página web de la F.A.P.A.

Artículo 18.- DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK

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

18.2.- 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. El Organizador realizará una planificación y designación de espacios para cada piloto/concursante. Cualquier concursante/piloto que no respete esta norma podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos.

18.3.- En cada uno de los circuitos se dispondrá de un parking suficientemente amplio para cubrir las necesidades de los equipos participantes en cada prueba.

18.4.- Toda persona relacionada de algún modo con cualquier concursante 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 concursante con el cual estén relacionado.

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

18.6.- Esta prohibido circular con motocicletas, scooters o cualquier medio motorizado en el Paddock, así como bicicletas, monopatines, etc.

Artículo 19.- DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

19.1.- Seguridad general

19.1.1.- Esta 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.

19.1.2.- Llevar herramientas o repuestos, así como reparar con herramientas en la Pista esta prohibido. Únicamente podrá recibirse asistencia en el Área de Reparación.

19.1.3.- Si el repostaje se autoriza, deberá ser llevado a cabo solo en el área especificada a tal efecto.

19.1.4.- Cada participante deberá disponer 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 será igual al número de pilotos ubicados en la misma. La disponibilidad de este extintor es obligatoria para cada uno de los participantes, y su incumplimiento podrá conllevar sanciones a criterios de los Comisarios Deportivos.

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

19.1.6.- 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 medico, si puede reincorporarse a la misma.

19.2.- Zona de Entrada y Zona de Salida Boxes

19.2.1.- 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 Carrera, se efectuará con las máximas precauciones de seguridad y a velocidad reducida.

19.2.2.- 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.

19.3.- Circuito / Pista

19.3.1.- Acceso a la 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 la prensa solo tendrán acceso a la Pista cuando hayan sido adecuadamente acreditados ante el Organizador 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.

19.3.2.- Generales

19.3.2.1.- Está prohibido circular en kart fuera de la Pista en la cual se desarrolla la prueba, salvo en caso de que haya una Pista de Entrenamiento.

19.3.2.2.- El piloto de cualquier vehículo que vaya a abandonar la Pista deberá avisar previamente de su intención, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.

19.3.2.3.- Esta prohibido empujar el kart por la Pista para hacerle cruzar de ese modo la línea de llegada.

19.3.2.4.- Cualquier Reparación con herramientas esta prohibida fuera del Área de Reparación.

19.3.2.5.- El organizador deberá tener en la Pista todas las medidas de seguridad, desde el comienzo de los Entrenamientos libres hasta el final del Meeting. (Entrenamientos, Mangas y Carreras).

19.3.2.6.- Equipamiento e indumentaria de seguridad para los pilotos. Los pilotos deben llevar obligatoriamente los elementos de seguridad descritos en el Art. 2.30 del Reglamento Técnico, durante todo el transcurso del meeting, incluidos los entrenamientos privados previos al mismo.

19.4.- Detención de un kart en Pista

19.4.1.- Durante los Entrenamientos, Mangas y Carreras, un kart que se detenga 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.

19.4.2.- El piloto podrá reemprender la marcha, siempre y cuando lo pueda hacer por sus propios medios y sin ninguna ayuda exterior.

19.4.3.- Su reincorporación a pista la realizara de manera que no entorpezca a otros participantes.

19.4.4.- 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 si 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.

19.4.5.- Si el kart arranca como resultado de esta asistencia externa, el piloto será sancionado por los Comisarios Deportivos con una penalización que puede llegar hasta la exclusión.

19.4.6.- 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 Carrera.

19.5.- Conducción Deportiva

19.5.1.- Durante la Carrera, un kart que se encuentra sobre la Pista puede utilizar todo el ancho de la misma; sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por otro kart cuya velocidad sea, bien momentánea o constantemente, superior a la suya, el piloto debe ceder el derecho de paso al otro kart, ciñéndose a un lado para facilitar el paso por el otro lado.

19.5.2.- Las curvas, así como sus Zonas de Entrada y salida pueden ser negociadas por los pilotos como deseen mientras se mantengan dentro de los límites marcados por las líneas blancas continuas de los bordes de la Pista. Teniendo en cuenta estas circunstancias, el adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda. La conducción fuera de los límites antes reseñados podrá ser sancionada, a criterio de los Comisarios Deportivos. Sin embargo, la realización de maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como toques, empujones o golpes por parte del concursante que adelanta, o más de un cambio imprevisto o anormal de dirección, aglomeración voluntaria de vehículos en el interior o exterior de las curvas por parte del piloto adelantado, están estrictamente prohibidas y entrañarán penalizaciones aleatorias, dependiendo de la importancia o la reiteración de las infracciones. La repetición de una conducta antideportiva puede entrañar la exclusión.

19.5.3.- Está prohibida toda maniobra de obstrucción por parte de uno o varios pilotos que tengan o no intereses comunes. No está permitido rodar constantemente juntos a varios vehículos, o adoptar una formación en abanico de manera que otro vehículo no pueda sobrepasarlos. En este caso, la bandera azul será presentada a los conductores.

19.5.4.- La penalización infligida a los pilotos que no respeten la bandera azul será igualmente aplicada a los conductores que obstruyan una parte de la Pista, y será más severa en el caso de una obstrucción sistemática, pudiendo llegar en este caso a la exclusión.

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

19.5.6.- La repetición de faltas graves, o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo, una salida de Pista), podrá entrañar la exclusión de la Carrera de los pilotos en cuestión.

19.5.7.- Aquellos pilotos que efectúen más de un cambio de dirección sobre la Pista para evitar ser adelantados por otro conductor podrán ser sancionados con una penalización por los Comisarios Deportivos pudiendo llegar hasta la exclusión en base a las condiciones específicas del hecho que se juzgue o por eventuales reincidencias.

Artículo 20.- VERIFICACIONES

20.1.- Con carácter general y siempre que no contradiga la normativa aplicable en esta especialidad, será de aplicación lo establecido en el artículo 12 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Asturias, además de la normativa recogida en el presente Reglamento Deportivo.

20.2.- 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).

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

20.4.- Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:

- a.) Hacer verificar las condiciones de conformidad de un kart o de un concursante antes, durante y después de los Entrenamientos y/o de la Carrera.
- 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 concursante que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.
- d.) No autorizar la salida a cualquier kart por razones de seguridad.

Artículo 21.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

21.1.- Durante las verificaciones deportivas preliminares, los concursantes deberán tener disponibles todas las licencias (concurante, piloto y mecánico).

21.2.- El organizador le preverá de los documentos exigidos (Reglamento, horarios, números, publicidades, listas de inscritos, pasaporte técnico, Pases (Paddock, Pase Piloto Parque Cerrado,

Pase Mecánico Parque Cerrado), y cuanta documentación estime oportuno y sea de interés para los equipos.

21.3.- Salvo derogación expresa de los Comisarios Deportivos, ningún concursante/conductor que no haya pasado la verificación administrativa, será autorizado a tomar parte en Entrenamientos ni Carrera.

Artículo 22.- VERIFICACIONES TÉCNICAS

22.1.- Salvo derogación expresa de los Comisarios Deportivos, ningún concursante/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.

22.2.- 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 concursantes.

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

22.2.1.- Será obligatorio que los kart lleven colocados correctamente los números, así como la publicidad obligatoria, si la hubiera, antes de iniciar las verificaciones técnicas previas.

22.2.2.- El concursante 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.

22.2.3.- 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 concursantes y la identificación de los chasis, que deberán coincidir con los indicados por el concursante 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 concursante. Dichos precintos, deberán permanecer intactos durante todo el Meeting.

22.2.4.- En caso de que por accidente o manipulación involuntaria se viera afectado alguno de los precintos, el concursante, 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.

22.2.5.- Aunque el Comisario Técnico sea avisado con antelación, en el caso de que sea evidente la manipulación fraudulenta del precinto, el concursante podrá llegar a ser, a juicio de los Comisarios Deportivos, excluido del Meeting.

22.2.6.- Los Comisarios Técnicos podrán controlar el estado de los precintos, antes y después de los entrenamientos clasificatorios y de todas las Mangas. A la vista de un precinto roto, 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 excluido de la misma.

22.2.7.- 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.

22.2.8.- En el caso de exclusión de una Carrera, que cuente para un Certamen convocado a varias, el resultado obtenido en ésta debida a la exclusión por la manipulación del precinto, no se podrá descontar del cómputo final.

22.2.9.- Se recomienda a los concursantes que procedan siempre a verificar si su precinto 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.

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

22.2.11.- 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 si 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.

22.3.- Verificaciones Finales

Las verificaciones técnicas finales de entrenamientos y/o carrera, deberán realizarse en presencia del concursante del kart a verificar o de su representante. En caso de ausencia del concursante 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 concursante 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 concursante o representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas o número de los precintos.

22.3.1.- En el caso de que el Reglamento del Certamen estableciera dos Entrenamientos, dos Mangas y/o dos Carreras en el mismo Meeting y un concursante 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 concursante acepta expresamente que la eventual exclusión 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 Carrera, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la exclusión 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.

Artículo 23.- ZONAS DE ACCESO Y PARQUES DE SERVICIO

23.1.- Zona de desaceleración o carril de entrada

La zona de deceleración o carril de entrada se utilizara para abandonar la pista, el acceso al área de boxes y/o los parques de servicio. En el curso de los Entrenamientos, Mangas, Repescas y la Carrera solamente estará autorizado el acceso a Boxes por la Zona de desaceleración.

23.2.- 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 amarilla o por un sistema similar, a partir de la cual el piloto no puede recibir ninguna ayuda externa o de su mecánico.

23.3.- 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. Parques de Servicio.

23.4.- Parque de salida

El Parque de Salida es el área con acceso restringido, donde el piloto y su mecánico de parque cerrado debidamente acreditados proceden, antes de los Entrenamientos oficiales Cronometrados, Mangas Clasificatorias, Repesca y Carreras, al montaje de ruedas y depósitos de combustible guardados en sus

correspondientes Parques. El Parque de salida será utilizado de acuerdo con el procedimiento de Parque de Salida.

23.5.- 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 ordenes del Jefe de Parrilla y deberán seguir sus instrucciones en todo momento.

23.6.- 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 concursantes.

23.7.- Parque de Llegada.

El Parque de Llegada es la zona habilitada a la que todos los pilotos se dirigirán al finalizar los Entrenamientos Oficiales, Mangas, Repesca y Carrera. El Parque de Llegada tendrá acceso restringido donde el piloto y uno solo de sus mecánicos proceden, después de los Entrenamientos Oficiales, Mangas y Carreras, al desmontaje de ruedas y depósitos, para su entrega en sus correspondientes Parques. 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.

23.8.- Parque Cerrado

Adicionalmente a lo establecido en el Art. 38, el Parque de Llegada tiene la consideración de Parque Cerrado en toda su área,

23.9.- Normas de Distribución de Gasolina. Parque de Gasolina.

23.9.1.- General.

Con el objetivo de resolver cualquier problema referente a la calidad de la gasolina, la F.A.P.A. instaurará un sistema de distribución que garantice la disponibilidad de gasolina con una calidad constante. La F.A.P.A. podrá convocar anualmente una presentación de ofertas para el suministro exclusivo de gasolina (del tipo comercial) para ser usada por cada piloto.

23.9.2.- Infracciones.

Cualquier infracción cometida en referencia a este artículo podrá entrañar la exclusión del piloto de todo el meeting (siguiendo lo previsto en el CDI.)

23.9.3.- Almacenaje.

El suministrador u organizador dispondrá del combustible necesario para la prueba, previamente al inicio de las Verificaciones Técnicas Previas.

23.9.4.- Distribución de gasolina.

La gasolina oficial del meeting será distribuida en el Parque de Gasolina, en bidones con la cantidad específica de cada categoría, mediante la presentación del Bono de Gasolina previamente adquirido al suministrador u organizador.

23.9.5.- Cantidades y precios.

La gasolina estará disponible en bidones con las cantidades específicas de cada categoría. Estas cantidades y su precio serán publicados en el Reglamento Particular de la prueba.

23.9.6.- Procedimientos del Parque de Gasolina.

23.9.6.1.- Entrega de aceite.

El aceite para 2T a utilizar para la mezcla de gasolina deberá figurar en la lista publicada de aceites homologados y aprobados por la CIK-FIA. La botella o bote de aceite debe estar llena, cerrada y precintada cuando sea llevada al Parque de Gasolina. En el horario especificado al efecto, el piloto o mecánico debidamente acreditados con su pase numerado, procederán a la entrega de una botella de

aceite de mezcla en el Parque de Gasolina, la cual será recepcionada por el Comisario de Parque y el cual procederá a su control y anotación en la Hoja de Entrega de Aceites.

23.9.6.2.- Mezcla de gasolina.

En el horario especificado al efecto, el piloto o mecánico debidamente acreditados con su pase numerado, procederán a la mezcla de gasolina, presentando el Bono de Gasolina para la obtención del bidón de gasolina y solicitando al Comisario de Parque una botella de aceite de mezcla. El Comisario de Parque entregará un bidón de gasolina con el número del piloto y una botella de aceite del mismo tipo que el reflejado en la Hoja de Control de Aceite, seleccionada aleatoriamente de entre todas las entregadas del mismo tipo y marca. El piloto o mecánico procederá a realizar la mezcla en presencia del Comisario de Parque.

23.9.7.- Procedimiento de uso de la gasolina.

La gasolina oficial será utilizada para los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Mangas Clasificatorias, Repescas y Carreras, y por tanto solo será entregada al Piloto a estos efectos. En los tiempos establecidos para los Parques de Salida, el piloto o mecánico debidamente acreditado con su pase numerado, procederá a solicitar en el Parque de Gasolina su depósito de gasolina para su instalación en el kart. Después de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Mangas Clasificatorias, Repescas y Carreras, el piloto deberá rellenar su depósito de combustible en el Parque de Llegada y proceder a la entrega del mismo en el Parque de Gasolina listo para su próximo uso.

23.9.8.- Introducción de elementos.

No esta permitida la introducción en el Parque de Gasolina en ningún momento, de ningún producto o sustancia susceptible de ser mezclada con la gasolina. (Ej. Botes, sprays, etc.)

23.10.- Norma de distribución de neumáticos. Parque de neumáticos.

23.10.1.- General

Con el objetivo de controlar la calidad y disponibilidad de neumáticos para las pruebas, la F.A.P.A. establece un sistema de distribución de neumáticos de seco y agua, que garantice su correcto suministro. Asimismo, la F.A.P.A. podrá convocar anualmente un concurso de ofertas para el suministro exclusivo de neumáticos para las categorías que esta determine. El Suministrador exclusivo de neumáticos que resulte seleccionado, suministrara neumáticos con una sola especificación por tipo de neumático, slick y agua.

23.10.2.- Infracciones.

Cualquier incumplimiento o infracción de lo establecido para la utilización de neumáticos podrá provocar la exclusión del Piloto de todo el meeting (siguiendo lo previsto en el C.D.I.)

23.10.3.- Almacenaje.

Los neumáticos destinados a la prueba serán almacenados el Parque de neumáticos por el suministrador antes del comienzo de los Entrenamientos Libres.

23.10.4.- Distribución.

Los neumáticos serán distribuidos en el Parque de Neumáticos, por intercambio del Bono del suministrador de neumáticos. El Bono deberá haber sido adquirido previamente al suministrador de neumáticos.

23.10.5.- Distribución de neumáticos oficiales.

Los neumáticos oficiales para la prueba serán distribuidos en el Parque de Neumáticos, en el horario que se determine al efecto, siempre antes de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, y mediante aportación por parte del piloto o concursante del Bono del suministrador. El precio de los neumáticos oficiales será publicado previamente en el Reglamento Particular de la prueba.

La distribución y entrega se realizara de forma aleatoria entre todos los neumáticos suministrados para la prueba.

23.10.6.- Máximo numero de neumáticos.

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

Se establecerá un número máximo de neumáticos slick.

Se establecerá un número máximo de neumáticos de agua.

23.10.7.- Utilización de neumáticos

El régimen de utilización de neumáticos durante el meeting se regirá por lo establecido en el Reglamento Técnico de cada categoría. Los neumáticos verificados serán utilizados para los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Mangas Clasificatorias, Repescas y Carreras, y por tanto solo serán entregados al Piloto a estos efectos.

Para los Entrenamientos Oficiales No Cronometrados y Warm Up, los neumáticos son a libre elección del Piloto, excepto que el Reglamento Técnico específico de la categoría establezca otro sistema.

23.10.8.- Procedimiento Parque de Neumáticos.

23.10.8.1.- Montaje de neumáticos

El montaje de los neumáticos oficiales en sus llantas solo se podrá realizar en el Parque de Neumáticos, durante el horario establecido. No se autoriza la introducción de ningún producto (jabones, spray, etc.) o herramienta que no sea la específica para el montaje de los neumáticos en sus llantas en el Parque de Neumáticos.

23.10.8.2.- Entrega y marcaje de neumáticos oficiales.

En el horario establecido al efecto, el Piloto o Mecánico, debidamente acreditados con su pase numerado y con el Bono de neumáticos, procederán a la solicitud de sus neumáticos, montaje de los mismos en las llantas, si lo consideran oportuno, y marcaje con el número del piloto, quedando a partir de ese momento depositados en Parque.

23.10.8.3.- Neumáticos Slick y depósito en Parque.

Todos los neumáticos slick permanecerán depositados en el Parque de neumáticos durante toda la duración del meeting.

23.10.8.4.- Neumáticos agua y depósito en Parque.

Todos los neumáticos de agua, nuevos o usados del tipo especificado, permanecerán depositados en el Parque de neumáticos durante toda la duración del meeting.

Artículo 24.- BRIEFING

24.1.- El Director de Competición y/o el Director de Carrera realizará(n) un Briefing en el lugar y a la hora designados en el Reglamento Particular. Todos los concursantes (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.

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

Artículo 25.- COMPOSICIÓN DEL MEETING

Para todas las pruebas puntuables para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenge de Asturias y todas las pruebas de carácter estatal el Timing del Meeting será el siguiente:

Verificaciones Administrativas y Técnicas, Entrenamientos Oficiales no Cronometrados, Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Carrera 1, Carrera 2, y Entrega de Premios.

La F.A.P.A. podrá autorizar otro Timing distinto previa petición motivada de un Organizador.

Artículo 26.- KARTS ADMITIDOS EN PISTA

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

Entrenamientos Oficiales No Cronometrados y Cronometrados: 30 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.

Artículo 27.- DISTANCIAS A RECORRER

La distancias máximas a recorrer en una prueba de velocidad serán las siguientes:

	Clasificatorias	carrera
ALEVIN	10	15

CADETE	10	15
JUNIOR	15	20
INTER A	15	25
INTER C	15	25

Las distancias de las categorías monomarca o distintas a las expresadas anteriormente serán determinadas en los reglamentos deportivos de cada una de ellas, o en su defecto se aplicaría el criterio de edades especificado en las categorías referenciadas anteriormente.

Artículo 28.- SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)

28.1.- En caso de declararse “Pista Mojada” (condición señalada por una pancarta por el Director de Carrera o Competición), la elección de neumáticos es libre (excepto en la especialidad de Alevín, Cadete y en la Challenge Yamaha). 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.

28.2.- Cuando el Director de Carrera y/o Competición declaren “Pista Mojada” en la Categoría Alevín, Cadete y en la Challenge Yamaha, todos los pilotos deben colocar –en el tiempo establecido por el Director de Carrera- neumáticos para lluvia en todas las ruedas antes de salir.

28.3.- La utilización simultánea de slicks y de neumáticos para lluvia en un mismo kart está prohibida bajo cualquier circunstancia.

Artículo 29.- ENTRENAMIENTOS OFICIALES (cronometrados y no cronometrados)

29.1.- Entrenamientos oficiales no cronometrados.

29.1.1.- Definición

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

29.1.2.- Desarrollo y Composición

29.1.2.1.- Estarán reservados para los Pilotos que hayan pasado las Verificaciones Administrativas.

29.1.2.2.- Tendrán una duración mínima de 10 minutos para cada categoría.

29.1.2.3.- El uso de transponders es obligatorio desde el principio de estos Entrenamientos. 27.1.2.5. Las infracciones cometidas por un piloto o su concursante durante los Entrenamientos oficiales no cronometrados, serán penalizadas por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

29.1.2.4.- Si hubiese que realizar diferentes mangas de entrenamientos oficiales no cronometrados se aplicara lo dispuesto en el reglamento deportivo de Karting para el año en curso de la R.F.E. de A. para la composición de las distintas mangas.

29.2.- Interrupción de los Entrenamientos oficiales no cronometrados

29.2.1.- 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.

29.2.2.- 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) bajo la autoridad del Director de Competición.

29.2.3.- Sólo en los casos de Entrenamientos oficiales no cronometrados, se podrá renunciar a prolongar dicho período después de una interrupción de este tipo.

Artículo 30.- ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS

30.1.- Definición

30.1.1.- Los pilotos autorizados a participar en los Entrenamientos oficiales cronometrados, tendrán derecho a una sesión máxima de 10 minutos

30.1.2.- Un kart no puede ser calificado más que por el piloto inscrito en el mismo.

30.2.- Clasificación de Entrenamientos Oficiales Cronometrados

30.3.1.- La clasificación final de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados será confeccionada de la manera siguiente:

- La Clasificación se realizará con el mejor tiempo de cada piloto.

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

30.3.4.- Si hubiese que realizar diferentes mangas de entrenamientos oficiales cronometrados se aplicara lo dispuesto en el reglamento deportivo de Karting para el año en curso de la R.F.E. de A. para la calificación de los distintos participantes.

30.4.- Interrupción de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados

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

30.4.2.- 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.

30.4.3.- 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.

30.4.4.- 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.

30.5.- Reanudación de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados

30.5.1.- Salvo imposibilidad manifiesta, estos entrenamientos serán reanudados al menos para cumplir los tiempos mínimos de Entrenamientos oficiales cronometrados.

30.5.2.- 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.

Artículo 31.- PARRILLA DE SALIDA

Al final de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, será 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.

31.1.- Formación de las Parrillas de Salida

- La Parrilla de la Carrera 1 se formará en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

- La Parrilla de la Carrera 2 se formará en función de los resultados de la Clasificación Provisional de la Carrera 1, firmada por el Director de Carrera y sin tener en cuenta eventuales penalizaciones posteriores.

31.2.- 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 o Director de Competición tan pronto como llegue al Parque de Salida. Esta elección solo modificará 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.

Artículo 32.- PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA PARA, ENTRENAMIENTOS OFICIALES, Y CARRERAS

32.1. Entrenamientos Oficiales No Cronometrados.

Para los Entrenamientos Oficiales No Cronometrados, 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.
- Los Parques de Neumáticos y Gasolina permanecerán cerrados, no estando autorizados el uso de la gasolina o neumáticos oficiales. Excepto en las categorías en que se especifique lo contrario.

32.2.- Entrenamientos Oficiales Cronometrados

Los pilotos y sus karts se dirigirán al Parque de Salida siguiendo el procedimiento siguiente:

- 30 minutos antes de la salida, se abrirá el Parque de Salida para el montaje de neumáticos y gasolina.

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 esta autorizada la entrada del kart, el carro porta kart y la herramienta manual y recambios necesarios para la reparación del kart. No esta autorizada la introducción de líquidos u otros productos similares.

Procedimiento entrega de neumáticos.

- Piloto o mecánico, acreditados por su pase numerado, podrán solicitar sus neumáticos verificados para proceder a su montaje.

Procedimiento entrega de gasolina.

- Piloto o mecánico, acreditados por su pase numerado, podrán solicitar su depósito de combustible para proceder a su montaje.

Normas de seguridad:

- Bajo ningún concepto se podrán arrancar los motores en el interior del Parque de Salida, ni realizar cualquier manipulación u operación que pueda provocar un peligro para los demás ocupantes del Parque. (Ej.: producir chispas, etc.)
- 10 minutos antes del horario previsto para los Entrenamientos, se abrirá el acceso a la zona de salida.

32.3.- Mangas de Carrera.

32.3.1.- Los pilotos y sus karts se dirigirán al Parque de Salida siguiendo el procedimiento siguiente:

- 30 minutos antes de la salida, se abrirá el Parque de Salida para el montaje de neumáticos y gasolina.

Control de puerta:

- Realizada la apertura del Parque de Salida, el comisario de Parque realizara 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 esta autorizada la entrada del kart, el carro porta kart y la herramienta manual y recambios necesarios para la reparación del kart. No esta autorizada la introducción de líquidos u otros productos similares.

Procedimiento entrega de neumáticos.

- Piloto o mecánico, acreditados por su pase numerado, podrán solicitar sus neumáticos verificados para proceder a su montaje.

Procedimiento entrega de gasolina.

- Piloto o mecánico, acreditados por su pase numerado, podrán solicitar su depósito de combustible para proceder a su montaje.

Normas de seguridad.

Bajo ningún concepto se podrán arrancar los motores en el interior del Parque de Salida, ni realizar cualquier manipulación u operación que pueda provocar un peligro para los demás ocupantes del Parque. (Ej.: producir chispas, etc.)

- 15 minutos antes de la salida se comenzara a formar la Pre-Parrilla y los pilotos estarán a disposición del Director de Carrera.

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 cerrara el acceso a la Pre-Parrilla y al Parque de Salida.

32.3.2.- 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 quedarán a la apreciación de los Comisarios Deportivos.

32.3.3.- Cualquier concursante 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 informará al Director de Carrera o Director de Competición tan pronto como le sea posible.

Artículo 33.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA

33.1.- Disposiciones Generales

33.1.1.- 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.

33.1.2.- Una vez formadas las Pre-Parrillas, los pilotos estarán a las órdenes del Director de Carrera y seguirán sus instrucciones.

33.1.3.- 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.

33.1.4.- Una línea amarilla pintada 25 metros antes de la línea de meta delimitará la zona a partir de la cual se podrá comenzar a acelerar. Antes de esta línea los pilotos no podrán adelantar. Esta línea también podrá estar compuesta por 1 cono a cada lado de la Pista y 4 conos en la línea central de la Pista.

33.1.5.- Tan pronto como el Director de Carrera o Director de Competición indique con la bandera verde que los karts pueden tomar la salida, los mecánicos pondrán en marcha los motores y los pilotos partirán para la vuelta de formación manteniendo las posiciones fijadas.

33.1.6.- Una vez que hayan tomado la salida de la vuelta de formación los pilotos no podrán recibir ayuda exterior.

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

33.2.- Vuelta de Formación

33.2.1.- 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.

33.2.2.- En el momento en que el Director de Carrera o Starter agite la bandera verde y los vehículos deberán iniciar la vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en "Pole Position". En las categorías con embrague centrifugo, una vez arrancados los motores, los pilotos quedarán a las ordenes del Jefe de Parrilla, quien será el que determine el momento de iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos están en condiciones de hacerlo.

33.2.3.- Una vez los vehículos hayan traspasado la línea que delimita el final de boxes, no podrán recibir ayuda exterior.

33.2.4.- Durante la vuelta de formación los pilotos tienen la obligación de :

- Circular en dos filas sin zigzaguear
- No utilizar otro itinerario que el delimitado por la pista para la carrera.
- Guardar la posición marcada en la preparrilla
- No efectuar ensayos de salida

33.2.5.- Todo piloto que no pueda mantener su posición en el seno del pelotón, 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 una 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.

33.2.6.- La línea pintada roja o línea imaginaria formada por conos al borde la Pista, hasta la cual los pilotos pueden recuperar su posición, deberá ser indicada en el Reglamento Particular o en el Briefing.

33.2.7.- 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 este ubicada la línea roja.

33.2.8.- Sin embargo si, 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 excluido de esa Manga o Carrera.

33.2.9.- Para recuperar su posición no podrá usar ningún otro camino o vía que no sea la empleada para la Carrera.

33.2.10.- 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 indicará una vuelta suplementaria de formación para que este piloto pueda recuperar su posición.

33.2.11.- Los pilotos deberán llegar a la línea amarilla en perfecta formación, ocupando su lugar de parrilla y perfectamente alineados en dos filas paralelas de karts.

33.2.12.- En el caso de Salidas Paradas, un piloto que 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.

33.3.- Salida

33.3.1.- 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. Las salidas tipo Le Mans están prohibidas, excepto autorización expresa de la F.A.P.A. previa petición expresa del organizador.

33.3.2.- En la salida, el Director de Carrera o el Starter estará situado en una plataforma situada al menos a 5 metros de lado de la Pista y detrás de una barrera de protección permanente.

33.3.3.- Si se utiliza un Safety Car, la línea amarilla deberá estar pintada 50 m por delante de la línea de salida. Esta prohibido acelerar antes de haber cruzado esta línea.

33.3.4.- La parrilla tendrá una formación de dos filas. La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida encendido por el Director de Carrera o por el Director de Competición.

33.3.5.- La señal de salida será dada por medio de un semáforo, considerándose como señal de salida el apagado de las luces rojas del mismo.

33.3.6.- En el caso de repetidas falsas salidas o por incidentes en la Vuelta de Formación, el Director de Carrera o el Director de Competición, 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.

33.3.7.- Cualquier intento de adelantar o retrasar la salida será sancionado.

33.3.8.- Tan pronto como la salida haya sido dada, serán de aplicación las condiciones de Carrera, estando prohibido dar asistencia, excepto para aparcarse el kart en una Zona segura.

33.4.- Salida Lanzada

33.4.1.- Al final de la vuelta de formación, los pilotos se dirigirán hacia la línea de salida, a velocidad reducida y alineados en dos líneas de karts, de manera que lleguen totalmente en paralelo a la línea amarilla.

33.4.2.- Cuando los karts se acerquen, las luces rojas estarán encendidas.

33.4.3.- Ningún kart puede acelerar o adelantar antes de cruzar la línea amarilla y bajo ninguna circunstancia antes de que se hayan apagado las luces rojas. Asimismo, está prohibido cambiar de línea antes de haber cruzado la línea de meta y bajo ninguna circunstancia antes de que se hayan apagado las luces rojas.

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

33.4.5.- Si no considera correcta la formación, encenderá la luz ámbar o naranja, que significará que debe realizarse otra vuelta de formación.

33.5.- Salida Parada

33.5.1.- Al final de la vuelta de formación y a las ordenes de los Comisarios los pilotos tomarán sus posiciones y detendrán sus karts en la Parrilla de Salida. El Director de Carrera, su adjunto o el Director de Competición estarán en la línea de salida con una bandera roja.

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

33.5.3.- 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 o no centrada con relación a las marcas de la parrilla podrá ser penalizado.

33.5.4.- Cuando todos los karts estén parados en la Parrilla, un Comisario mostrará una bandera verde al final de la Parrilla.

33.5.5.- El Director de Carrera, su adjunto o el Director de Competición y el Comisario abandonarán la Pista al mismo tiempo y los pilotos quedarán a las órdenes del Director de Carrera.

33.5.6.- El Director de Carrera o el Starter encenderá el semáforo rojo.

33.5.7.- La Salida se considerará dada cuando se apaguen las luces rojas por el Director de Carrera durante los siguientes 4 a 6 segundos.

33.5.8.- 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.

33.5.9.- Si un piloto no pudiera salir, se mantendrá en su kart y notificará su situación levantando los brazos.

33.5.10.- Podrán nombrarse tantos jueces como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.

33.5.11.- Todo participante que haya realizado una falsa salida será penalizado.

Artículo 34.- MANGAS CLASIFICATORIAS.

34.1.- Definición

34.1.1.- Los tiempos realizados en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados servirán en caso de ser necesario para confeccionar las parrillas de salida de las Mangas Clasificatorias.

34.1.2.- Las Mangas Clasificatorias se realizarán en función del número de pilotos.

34.1.3.- Si dado el elevado numero de participantes, hubiese que realizar diferentes mangas clasificatorias, se aplicara lo dispuesto en el reglamento deportivo de Karting para el año en curso de la R.F.E. de A. para el desarrollo de las distintas mangas.

Artículo 35.- MANGAS DE REPESCA

35.1.- Composición y Desarrollo

35.1.1.- Si fuese necesario realizar mangas de repesca, se realizaran según lo dispuesto, para las mismas en el reglamento deportivo de Karting para el año en curso de la R.F.E. de A. para el desarrollo de las distintas mangas.

Artículo 36.- CARRERAS

36.1.- Composición y Desarrollo

36.1.1.- En cada meeting se realizaran dos Carreras, denominadas Carrera 1 y Carrera 2.

36.1.2.- La parrilla de la Carrera 1 se establecerá de acuerdo a los resultados obtenidos en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, de no ser necesarias Mangas clasificatorias o mangas de repesca.

36.1.3.- La Parrilla de la Carrera 2 se formará en función de los resultados de la Clasificación Provisional de la Carrera 1, firmada por el Director de Carrera y sin tener en cuenta eventuales penalizaciones posteriores.

36.2.- Detención definitiva de una Carrera

Si una Carrera se suspende según los casos previstos en el artículo 37, 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 %).

36.3.- Interrupción y reanudación de Mangas de Carrera.

36.3.1.- Interrupción

36.3.1.1.- Cuando fuera necesario interrumpir las Mangas de Carrera 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.

36.3.1.2.- En este caso, todos los karts deben reducir inmediatamente su velocidad y volver a la zona de preparilla, área de reparación o a Parque de Llegada, siguiendo las instrucciones de los Comisarios. Considerando que:

- Esta 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.

36.3.1.3.- 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.

36.3.2.- Reanudación

La reanudación o nueva salida se realizará mediante los siguientes criterios:

Caso A

Menos de 2 vueltas realizadas.

- La salida original será considerada nula y no realizada.

- Una nueva salida será realizada cuando lo indique la Dirección de Carrera, debiendo informar a los equipos con un mínimo de 10 min. de antelación, volviendo a tener vigencia el procedimiento de Parque de Salida.

- 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, redondeando las vueltas a la unidad por exceso.

- La Manga se considerara dividida en dos partes.

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

- Una nueva salida será realizada cuando lo indique la Dirección de Carrera, debiendo informar a los equipos con un mínimo de 10 minutos de antelación, volviendo a tener vigencia el procedimiento de Parque de Salida.

- La distancia de la segunda parte será inferior en una vuelta a la distancia original menos la primera parte.

- La parrilla de salida será determinada 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.

- La clasificación final de la Manga se realizará mediante la suma de los resultados de ambas partes.

Caso C

75% o más de la distancia de la Manga ha sido realizada, redondeando las vueltas por exceso.

- La Manga o Carrera se considerara 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.

Artículo 37.- LLEGADA

37.1.- 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.

37.2.- 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.

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

37.4.- Después de haber recibido la señal de fin de Carrera, todos los karts continuarán para una 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.

37.5.- Todo kart clasificado que no pueda llegar al Parque Cerrado por sus propios medios, quedará bajo el exclusivo control de los Comisarios, que supervisarán el traslado del kart al Parque Cerrado.

37.6.- 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.

Artículo 38.- PARQUE CERRADO

38.1.- Únicamente los Comisarios Técnicos y los Comisarios autorizados tendrán acceso al Parque Cerrado.

38.2.- Ninguna intervención podrá ser realizada sin la autorización expresa de los mismos.

38.3.- 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.

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

38.5.- Al finalizar los Entrenamientos cronometrados y después de cada Manga, los pilotos con su kart deberán dirigirse directa e inmediatamente al Parque Cerrado (excepto los kart designados por los Comisarios Deportivos para realizar el control de pesaje, que deberán dirigirse a la Zona de control del mismo y una vez realizado el mismo pasar a Parque Cerrado).

38.6.- Los karts no podrán ser retirados del Parque Cerrado hasta la apertura del mismo por los Comisarios Deportivos de la prueba.

38.7.- La duración del Parque Cerrado quedará determinada por los Comisarios Deportivos en base al Artículo 42.

Artículo 39.- CLASIFICACIÓN

39.1.- 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)

39.2.- 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 de meta.

39.3.- 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.

39.4.- 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.

39.5.- 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.

39.6.- 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 cual es el motivo de la provisionalidad.

Artículo 40.- DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS

40.1.- Distribución de puntos en Carrera

40.1.1.- Será de aplicación lo dispuesto en el artículo 6 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

40.1.2.- No se realizara atribución de puntos alguna de no haber al menos cinco participantes en la línea de salida de salida, en las mangas de entrenamientos oficiales cronometrados.

Artículo 41.- ENTREGA DE PREMIOS Y TROFEOS.

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

41.2.- Para las categorías Alevín y Cadete sera preceptivo la entrega de un trofeo o un recuerdo conmemorativo de su participación a todos los pilotos participantes en el meting.

Artículo 42.- RECLAMACIONES Y APELACIONES

42.1.- Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Capítulo XII del Código Deportivo Internacional, acompañada de una caución de 1000 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.

42.2.- Conforme a lo indicado en el Capítulo XIII del Código Deportivo Internacional, todo concursante 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 2500 Euros.

Artículo 43.- CLASIFICACIONES DE EL CAMPEONATO DE ASTURIAS DE KARTING

43.1.- El título de piloto ganador de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de Asturias será concedido al que haya conseguido el mayor número de puntos, teniendo en cuenta el número de resultados a retener establecidos en el Certamen correspondiente.

43.2.- A efectos de clasificación general final, será obligatorio retener los resultados de las pruebas en las cuales un concursante y/o piloto hayan sido excluidos por cualquier motivo de índole técnica o deportiva, una vez agotadas todas las vías de apelaciones y recursos. Así mismo, se tendrán en cuenta como resultados a retener los derivados de la no participación de un concursante y/o piloto en alguna de las pruebas del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, fruto del cumplimiento de sanciones.

43.3.- En casos de empate entre pilotos, la regla de desempate será la siguiente:

- 1º) Según la calidad de los resultados obtenidos en las Carreras puntuables para el Certamen,
- 2º) Calidad de los puestos obtenidos en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados realizados en las pruebas puntuables para el Certamen.