

CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEÓN DE KARTING 2024



REGLAMENTO DEPORTIVO

Los artículos de carácter general recogidos en las Prescripciones comunes de campeonatos de Castilla y León son de obligado cumplimiento para todas las pruebas de carácter autonómico de la especialidad correspondiente.

La petición de Certámenes puntuables de carácter Autonómico, deberán realizarse de la siguiente forma:

- Envío a FACYL del impreso de solicitud establecido para la inscripción de pruebas en el calendario autonómico.
- Propuesta de Reglamento (Deportivo y Técnico).
- Derechos (en el caso de estar establecidos).

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

CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEÓN DE KARTING

1) **La FACYL** establece para el año 2024 los siguientes Campeonatos:

- **Campeonato de Castilla y León de Karting**

CATEGORIAS:

- **Rookie**
- **Mini**
- **Mini Novel**
- **Junior**
- **Sénior**
- **KZ**
- **KZ2**

- Se convoca la categoría PREROOKIE, sin clasificación alguna, como Categoría de formación para la jornada de Entrenamientos colectivos del Sabado.

2) ASPIRANTES

2.1. El Campeonato de Karting de Castilla y León estará abierto a todos aquellos deportistas con licencia de Karting para el año en curso, en la modalidad correspondiente, así como la correspondiente licencia de Competidor.

2.2. Asimismo, podrán participar, deportistas en posesión de licencias expedidas por una A.D.N. de cualquiera de los países de la Unión Europea (o países asimilados F.I.A.), siempre que las mismas sean válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y que cumplan los requisitos establecidos por la FIA y RFEDA.

2.3. Participación de pilotos españoles con licencia expedida por otra ADN. En aplicación a lo establecido en el artículo 9.4 del CDI y al objeto de orientar su regulación ante posibles fraudes, las condiciones para la participación en pruebas estatales españolas, de deportistas con esta nacionalidad y en posesión de licencias expedidas por otras ADN, son las siguientes:

1. Las pruebas deberán estar incluidas en el calendario autonómico de la FACYL, previa petición y envío de los requisitos establecidos por la Asamblea de esta Entidad.
2. - El deportista deberá contratar el seguro establecido por la FACYL, para los licenciados españoles.
3. - Excepcionalmente, y a petición de una Federación Autonómica, la FACYL podrá estudiar y aprobar —sin que sirva de precedente— la participación de un piloto español con licencia de otra ADN en una o varias pruebas no inscritas en el calendario estatal de la FACYL; y siempre y cuando el deportista cumpla con el requisito establecido en el punto 2.3.2.

3) LICENCIAS

3.1. Todos los competidores, deportistas y oficiales deberán ser titulares de la licencia correspondiente expedida por la RFE de A o por una Federación Autonómica, o cualquier otra y válida para el año en curso. Para los deportistas con licencias expedidas por una Federación Autonómica, será necesario aportar junto a la inscripción —además de la licencia correspondiente—, la siguiente documentación en el caso de que no sean requisitos establecidos en la normativa de la Federación Autonómica correspondiente: Certificado de la Federación Autonómica expedida por la compañía mercantil que asegure los riesgos de accidente de los titulares de licencia, acreditativa de los siguientes extremos:

- a) Que la licencia está cubierta por el seguro obligatorio a que se refiere el art. 32 de la Ley del Deporte de Castilla y León.
- b) Que el titular de la licencia se encuentra amparado por la cobertura Establecida en el R.D. 849/1993 por el que se determinan las prestaciones mínimas del seguro obligatorio deportivo.
- c) Que dicha cobertura tiene un ámbito de validez que incluye todo el territorio del Estado Español y en competiciones oficiales que se desarrollen en cualquiera de los países de la Unión Europea o países asimilados FIA.
- Fotocopia del DNI del interesado en vigor.
- Fotocopia del permiso de conducir en vigor, según lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley de Seguridad Vial.
- Certificado médico oficial (que recoja todos los datos solicitados por la RFEDA -que se rige por la normativa de la FIA-).
- En el caso de que el solicitante tenga más de 45 años cumplidos en el momento de la realización del Certificado médico, deberá aportar una Prueba de Esfuerzo al Certificado Médico.
- En el caso de que el solicitante tenga 30, 35 o 40 años cumplidos en el momento de la realización del Certificado médico, deberá aportar un ELECTROCARDIOGRAMA al Certificado médico.

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 de Castilla y León. En lo que no contravenga los específicos de Karting.
- 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 competidores asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones del Código Deportivo Internacional, así como de los demás Reglamentos aplicables.

Cualquier conducta que sea considerada contraria al espíritu deportivo del Campeonato de Castilla y León de Karting 2024 y a su correcto desarrollo, concretamente las agresiones verbales, amenazas, coacciones, vejaciones o agresiones físicas por parte de piloto, competidor, mecánico o cualquier acompañante hacia otra persona (piloto, competidos, acompañante, oficial, etc,) en cualquier parte del circuito (pista, paddock, parques cerrados y áreas comunes) durante todo el desarrollo de la prueba, podrá ser sancionada a criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la descalificación del campeonato.

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 la Carrera.

4.6. Las comunicaciones entre los oficiales tienen carácter privado y confidencial, por lo tanto, los Comisarios Deportivos, a su exclusivo criterio podrán sancionar hasta con la descalificación del campeonato a los pilotos cuyos mecánicos, acompañantes, familiares y demás personal relacionado sean observados por cualquier oficial interceptando y/o difundiendo por cualquier medio las comunicaciones entre los oficiales de la prueba, sea cual sea el objeto final de dicho comportamiento. El hecho de portar aparatos de escucha sintonizados en el mismo canal o frecuencia de las emisoras de los oficiales puede ser motivo de sanción.

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

5) ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS

5.1. Las pruebas se realizarán en circuitos homologados por la FACYL

5.2. El Organizador de las pruebas será la propia FACYL, asignando un Organizador de las pruebas

5.3. La FACYL asignara todos los oficiales que actuarán en la Organización de cada prueba.

5.4. Esta totalmente prohibido por parte de los Circuitos, bien de iniciativa propia o privada, cualquier curso de formación, competición o perfeccionamiento de karting durante los fines de semana que se dispute una

prueba organizada por la FACYL. Cualquier actividad detectada por la FACYL conllevará la supresión de la prueba a organizar por la FACYL en ese circuito, asignando otro circuito para la celebración de la prueba asignada a dicho circuito.

6) REGLAMENTO PARTICULAR Y DOSSIER

6.1. Será de aplicación lo establecido en las PRESCRIPCIONES COMUNES.

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

6.3. Un ejemplar del proyecto de Reglamento debe remitirse a la Secretaría de la FACYL., en un plazo superior a 30 días al comienzo de la prueba, al objeto de obtener la preceptiva aprobación.

En la semana posterior a su recepción, la FACYL, pondrá en conocimiento del organizador las eventuales modificaciones que se deban realizar o dará su aprobación.

6.4. El Reglamento definitivo deberá ser publicado y enviado a la Secretaría de la FACYL., al menos 15 DIAS antes del comienzo de la prueba.

6.5. Junto con el Reglamento Particular aprobado por la FACYL., 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 toda la información indicada en el apartado a)

7) KART ADMITIDOS

7.1. Los karts admitidos a participar en el Campeonato de Karting de Castilla y León serán los definidos en el Reglamento Técnico.

8) INSCRIPCIONES.

8.1.- Obligatoriedad de inscripción Los competidores que deseen participar en una prueba deberán inscribirse obligatoriamente y de forma individual para cada una de las mismas y en los plazos previstos. No se admitirá –excepto autorización expresa de la FACYL- la inscripción de un mismo kart y/o piloto en más de una competición de la misma prueba y/o categoría.

8.2.- Derechos de inscripción Los derechos de inscripción de cada Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, serán los establecidos en el Reglamento Deportivo Específico de cada categoría. El importe de los derechos de inscripción será abonado en las verificaciones administrativas previas a cada prueba.

8.3.- Forma de inscripción La inscripción de cada competidor se realizará mediante el boletín de inscripción específico de cada prueba. Los boletines, **totalmente cumplimentados**, deben ser enviados por el competidor y recibidos por el Organizador **dentro de la fecha límite de inscripción**. El Boletín de inscripción deberá ser cumplimentado en su totalidad, mediante sistema informático, sin olvidar cumplimentar todos los campos de información y validado por el competidor. Una inscripción incompleta o ilegible será considerada nula e invalidada. Toda inscripción que contenga una falsa declaración deberá ser considerada como nula y no recibida. El

responsable de tal inscripción podrá ser declarado culpable de falsedad documental y, además, el derecho de inscripción podrá serle confiscado. Dará fe la fecha de certificación de la carta y la hora de envío que figure inscrita en la comunicación electrónica.

8.4.- Plazos de inscripción El cierre de las pre-inscripciones se producirá **6 días** antes de la fecha de inicio y/o celebración de la prueba. La fecha de cierre de inscripciones y de pre-inscripciones de cada competición o prueba figurará en el boletín electrónico de inscripción.

Una copia del boletín deberá ser remitida por correo electrónico al Organizador, antes de las 17,00 h de la fecha de cierre de las pre-inscripciones que figure en el boletín.

8.4.1 Inscripción Presencial: Se formalizará durante las Verificaciones Administrativas en el horario y lugar señalado en el Reglamento Particular

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.

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

Una vez publicada la lista provisional 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.

Una vez publicada la lista provisional de inscritos:

a) Se permite todo cambio del material, chasis o motor hasta el día de la prueba antes de las 08:00 horas, mediante la notificación al Organizador.

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

b) No se permiten cambios de piloto, excepto casos de fuerza mayor, entendidos por la FACYL, y siempre con el visto bueno del piloto afectado y mediante cumplimentación de los boletines específicos.

9) SEGUROS

9.1. Será de aplicación lo establecido en las Prescripciones comunes.

10) PUBLICIDAD

10.1. Será de aplicación lo establecido en las Prescripciones comunes.

10.2. La publicidad a llevar en las placas será de carácter obligatorio, así como la publicidad vinculada al patrocinio oficial del Campeonato. Cualquier infracción al respecto, podrá entrañar las penalizaciones previstas en el Anexo 1.

10.3. Con la formalización de la inscripción, los participantes o sus representantes legales en el caso de menores de edad, autorizan expresamente el uso de sus imágenes por parte de los medios de comunicación autorizados por el organizador, con fines informativos y/o promocionales.

10.4. Los derechos audiovisuales de todas las pruebas de karting organizadas por la Federación de Automovilismo de Castilla y León pertenecen a dicha Federación, que se reserva la opción de cederlos a persona física o jurídica para su gestión y explotación comercial.

Toda grabación de sonidos o captura de imágenes con o sin movimiento deberá ser autorizada por la organización de las pruebas, quedando expresamente prohibida su utilización con fines comerciales directamente lucrativos.

10.5. La Federación de Automovilismo de Castilla y León se reserva la opción de grabar actos como briefing, verificaciones técnicas y administrativas, reuniones y comparecencias ante Comisarios Deportivos, etc. con fines de comunicación y difusión del campeonato y de cumplimiento de reglamentos y mejor funcionamiento de la prueba, respetando la protección de los datos personales de cualquier persona presente.

Ninguna persona ajena a la organización está autorizada a grabar sonidos o imágenes durante las comparecencias ante los oficiales de la prueba.

11) CALENDARIO Y NÚMERO DE PRUEBAS PUNTUABLES

11.1. El calendario oficial de cada Certamen será el establecido por la FACYL, el número de pruebas será establecido entre un mínimo de 4 y un máximo de 6.

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

12) CELEBRACIÓN DE PRUEBAS PUNTUABLES

12.1. Desde el lunes de la semana de celebración de una prueba puntuable para un Campeonato, Copa o Challenge de España de CyL está permitido entrenar o participar de cualquier forma y manera en el circuito donde vaya a celebrarse pruebas de las categorías citadas. Asimismo, el organizador de las mismas podrá realizar competiciones en el fin de semana anterior.

13) ANULACIÓN DE UNA PRUEBA

13.1. La FACYL se reserva el derecho de anular una competición si el número total de inscritos de inscritos es igual o menor de 20.

14) NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO

14.1. Cada kart llevará el número de carrera correspondiente a la lista de inscritos, en todo momento de la prueba.

14.2. Los números serán aportados por el Organizador sin coste alguno en la primera prueba que participe cada piloto y deberán colocarse (antes del inicio de los entrenamientos libres oficiales) en la parte delantera y trasera del kart, así como en los laterales (si así se estableciera.)

14.3. Es obligación de cada participante de conservar los dorsales entregados por el Organizador durante todo el campeonato.

14.4. Si un participante necesitase duplicado de los dorsales a lo largo del campeonato, deberá solicitarlo al Organizador en la Pre-Inscripción a la prueba, bajo coste del mismo de 5€, cobrado al realizar la inscripción en las verificaciones administrativas previas a la prueba.

Si lo solicitara una vez finalizado el plazo de Pre-Inscripción, el coste a satisfacer será de 15 Euros.

14.5. Si un participante no conserva sus dorsales entregados en la primera prueba participada y no solicita el duplicado de los mismos en la pre-inscripción, el organizador le asignara otro número que no esté asignado hasta la fecha en el campeonato, siendo igualmente el coste de 5€.

Cualquier infracción al artículo 14, podrá comportar las penalizaciones previstas en el Anexo 1.

14.6. Está totalmente prohibido lucir otros dorsales o números que no sean los proporcionados por el organizador del Campeonato de Castilla y León de Karting, bien sea en la parte anterior, posterior o lateral.

15) OFICIALES

15.1. La FACYL designará al menos, los siguientes oficiales:

- 1 Director de Carrera Lic. DC u OAK.
- 3 Comisarios Deportivos Lic. CD o AK.
- 1 Comisarios Técnico Lic. OC u OCK.
- 1 Responsable de cronometraje Lic. OB u OBK.
- Tantos Comisarios de Ruta Lic. OD o ODK, como sean necesarios.

15.2. 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.

15.3. Los Directores de Prueba y de Carrera trabajarán en constante unión. El Director de Prueba dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación, en las que el Director de Carrera podrá impartir las órdenes 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 o neutralizar 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.

15.5. 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 Carrera.

Todos los oficiales (incluidos los Comisarios Deportivos) deben mantenerse localizables por el Director de Carrera.

16) INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS COMPETIDORES

16.1. Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional, dar instrucciones a los competidores por medio de comunicados especiales de acuerdo con lo establecido en el CDI. 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.

16.2. 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 publicados en el Tablón Oficial de Avisos.

16.3. Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del Director de Carrera, que afecte a un competidor concreto, le será, además, **COMUNICADO POR ESCRITO O VERBALMENTE AL MISMO.**

16.4. Asimismo, los Comisarios Deportivos publicarán los resultados de cada kart verificado y los pondrán a disposición de los otros competidores. Estos resultados no comprenderán cifras particulares, salvo cuando un kart no se ajuste al Reglamento Técnico.

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

16.6. Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas en el CDI, debiendo tener las banderas unas medidas mínimas de 70 x 90 cm. Los competidores no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sea de la manera que sea.

16.7. Las señales transmitidas a los pilotos por mediación de las banderas y señales previstas en el CDI deberán ser respetadas sin dilación. La falta de respeto a estas señales podrá ser sancionada hasta con la exclusión de la prueba. La bandera negra con un disco naranja deberá utilizarse para informar a un piloto de que su kart tiene problemas mecánicos susceptibles de provocar un peligro para él mismo o para los 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.

16.9. 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.

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 PPCC, Cualquier infracción de esta regla durante la prueba, será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo I de este Reglamento.

17) INCIDENTES y SANCIONES

17.1. 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 CDI.

17.2. "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 CDI.
- Adelante la salida o provoque una salida nula.
- Tome la salida desde una posición incorrecta (por ejemplo, delante del piloto en Pole, en el caso de una salida lanzada).
- Provoque una colisión.
- 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.
- 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.

17.2.1. Las acciones que supongan una ganancia de posición mediante maniobra no reglamentaria serán sancionadas con carácter general con la pérdida de la posición ganada o a criterio de los Comisarios Deportivos según el agravo al piloto perjudicado.

17.3. 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.

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

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

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

Comunicación de sanciones. Los Comisarios Deportivos y el director de Carrera 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.

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

17.6. 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 Real Federación Española de Automovilismo.

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

18) ENTRENAMIENTOS PRIVADOS

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

18.2. Están autorizados, en el circuito donde vaya a celebrarse la prueba, los entrenamientos privados para los pilotos inscritos en pruebas puntuables para el Campeonato de Karting de CYL, durante el transcurso de toda la temporada.

18.3. Los participantes podrán acceder al circuito e instalarse en el Paddock y en el lugar asignado por el organizador de la prueba en la fecha que deseen.

18.4. El organizador deberá informar a la FACYL de los incumplimientos al presente artículo.

18.5. En el caso de que los entrenamientos previos a la prueba sean declarados colectivos, estos estarán bajo la responsabilidad del organizador, y por tanto los pilotos respetarán las normas establecidas por el mismo. Durante los entrenamientos 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. 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.

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

18.8 La jornada del sábado previo a las carreras se considerará ENTRENAMIENTOS COLECTIVOS, respetándose las tandas y horarios impuestos por el Organizador.

18.9 Durante los entrenamientos Entrenamientos Colectivos, en las categorías PREROOKIE, ROOKIE y MINI, estarán prohibidos los "COACH o ENTRENADORES PERSONALES", salvo que estos tengan la edad para participar en la categoría en la cual se encuentren encuadrados sus pilotos, y rueden con un kart de similares características en tamaño y potencia.

19) CRONOMETRAJE – TELEMETRÍA – SISTEMAS OFICIALES DE CONTROL

El cronometraje de pruebas valederas para el Campeonato de Karting CyL, deberá realizarse mediante sistemas homologados por la FACYL. Este sistema deberá permitir el cronometraje de la prueba en todos los aspectos reglamentados de la misma.

19.1. Los pilotos participantes en pruebas valederas para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de CyL, deberán ser titulares y aportar el transponder en las pruebas que participen. Los transponders deberán ser compatibles con sistemas de cronometraje convencionales, detallados en el Anexo II.

El estado del transponder, carga de batería, soporte, etc., y en definitiva todo lo inherente al funcionamiento del mismo es responsabilidad absoluta del competidor /piloto.

El competidor y/o piloto están obligados a declarar en la pre-inscripción, el Número del Transponder que utilizarán en la prueba para la que se han inscrito.

19.2.- Será responsabilidad del competidor la conservación y mantenimiento de cualquiera de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los karts para poder realizar el cronometraje, entregados por el organizador o FACYL. En caso de rotura, deterioro, pérdida o mal uso de los mismos, el competidor deberá abonar los gastos de reposición del material dañado, según lo especificado en el Anexo I.

19.3. Los aparatos oficiales de cronometraje (transponder), deben estar situados obligatoriamente en la parte exterior trasera del asiento del piloto, y deberán presentarse a las mangas de entrenamientos colectivos ya instalados correctamente.

19.4. El Organizador pondrá a disposición de los pilotos transponders en alquiler, siendo debidamente solicitado en la pre-inscripción. El coste del alquiler del transponder se fija en 30€, siendo este entregado en el horario establecido por el Organizador.

La pérdida, o deterioro de un transponder en alquiler supondrá un coste de 580€ a cargo del competidor, para sufragar los daños ocasionados y la reposición del mismo.

19.5. En el caso que el Transponder hubiese sido alquilado al Organizador, será obligatorio para los competidores, entregar el transponder a la finalización de la prueba.

19.6. La no solicitud del alquiler de un transponder en la pre-inscripción, exime la obligación al Organizador de disponer de unidades disponibles para el alquiler de los mismos.

19.7. Los competidores están obligados a tener instalados y en uso los transponders, durante la jornada de entrenamientos colectivos, Warm up, entrenamientos oficiales, mangas y carreras, así como cualquiera de los sistemas de control establecidos y entregados al efecto.

19.8. Solamente está permitido el uso de un transponder por cada competidor, estando totalmente prohibido compartirlo aun siendo de distintas categorías.

19.9. Está 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 Privados Colectivos, Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Mangas, Warm Up y Carreras, salvo los 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 imagen durante los Entrenamientos Privados Colectivos, Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Mangas, Warm Up y Carreras, salvo autorización del Organizador.

19.10. Si un Transponder dejase de funcionar durante una manga de entrenamientos cronometrados, solamente serán válidas las vueltas registradas por el cronometraje.

Si dejase de funcionar durante una carrera se aplicará el doblaje a mano mediante cuenta vueltas si el piloto NO hubiera tenido una advertencia anterior durante la Prueba (se considera Prueba tanto entrenamientos colectivos de la jornada del Sabado como el Domingo) de "Bateria Baja" o mala colocación del Transponder.

En caso de haber recibido la advertencia se aplicará el registro del sistema de cronometraje, independientemente de que este viera la bandera de avería o no por parte de dirección de carrera, quedando la clasificación la registrada por el Cronometraje.

Si un piloto inicia una Carrera sin Transponder por la razón que sea, este será clasificado en último lugar, independientemente del número de vueltas que haya completado.

20) DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK

20.1. 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 el Organizador.

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.

20.2. Esta Zona estará exclusivamente destinada para los vehículos y carpas de asistencia técnica. **No se permitirá la estancia de vehículos particulares.** Una vez instalados los vehículos y carpas de asistencia, no estará permitida la salida de ningún vehículo hasta la finalización de la prueba, excepto por razones de fuerza mayor, así entendidas por los Comisarios Deportivos.

El Organizador realizará una planificación y designación de espacios para cada piloto/ competidor. Una vez que hayan concluido los entrenamientos privados anteriores a la prueba, el paddock y/o boxes, deberán quedar libres de vehículos, carpas y demás material de competición. Los participantes podrán acceder al circuito desde el jueves para instalarse en el Paddock y en el lugar asignado por el organizador de la prueba.

El organizador pondrá a disposición de cada piloto inscrito un espacio aproximado de 20 m². Si el piloto/equipo, superara los metros cuadrados mínimos, quedará a discreción del Organizador el cobrar una cantidad por el exceso de metros de uso.

Cualquier competidor / piloto que no respete esta norma podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos.

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

20.4. 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 esté relacionado.

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

20.6. Está prohibido circular con motocicletas, scooters, karts o cualquier medio motorizado en el Paddock.

20.7. Está totalmente prohibido el uso de patinetes, a motor o no, bicicletas y todo tipo de vehículos por el paddock durante toda la duración del meeting. Así mismo están totalmente prohibidos los balones, pelotas y demás artículos que puedan suponer peligro directo o indirecto en cualquier momento.

21) DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

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

21.1. SEGURIDAD GENERAL

1. Equipamiento e indumentaria de seguridad para los pilotos. Los pilotos deben llevar obligatoriamente los elementos de seguridad descritos en el Reglamento Técnico, durante todo el transcurso de la prueba, incluidos los entrenamientos privados previos al mismo.

2 . El organizador deberá tener en la Pista todas las medidas de seguridad, desde los Entrenamientos Privados hasta el final de la prueba. (Entrenamientos, Mangas y Carreras).

3 . Todo repostaje del tipo que sea está prohibido salvo cuando el kart en cuestión se encuentre parado en su carpa o Parque de Servicio.

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 albergados 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.

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

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.

21.2 . 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 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 por parte de los Oficiales de la prueba.

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.

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

21.3. Detención de un kart en Pista

- 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 efectúe lo más cerca posible de una zona segura.
- 2 . Está prohibido empujar el kart por la Pista excepto si es para situarlo en una zona segura.
- 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.
- 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.
- 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 Carrera. 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.

21.4 . Código de conducta en pista . Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento, salvo autorización expresa de Dirección de Carrera. Para disipar cualquier duda, las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran que forman parte de la pista, pero no los arceños o bordillos. Los pilotos están autorizados a utilizar el ancho máximo de la pista delimitado por estas dos líneas. Si las cuatro ruedas del kart están fuera de estas líneas, se considera que el kart se ha salido de los límites de la pista. La conducción fuera de los límites antes reseñados, podrá ser sancionada, a criterio de los Comisarios Deportivos Si un kart sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del punto 21.4.2. 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 o crea un problema de seguridad, podrá ser penalizado. El adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda, siempre y cuando se realice dentro de los límites antes indicados.

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 que está a punto de doblarlo, el piloto debe permitir adelantar al piloto más rápido a la primera ocasión posible. Si un piloto que ha sido alcanzado, parece no haber visto que otro piloto está intentando adelantarle, los Comisarios agitarán banderas azules para prevenirle que un piloto más rápido intenta adelantarle. Cualquier piloto que parezca ignorar deliberadamente las banderas azules, será puesto en conocimiento de los Comisarios Deportivos. Sin embargo, 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.

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.

3 . Contactos / colisiones, entendidos como incidentes o colisiones evitables podrán ser sancionados por los Comisarios Deportivos.

4 . La bandera formada por triángulo negro y triángulo 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.

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.

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

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.

21.5 Carenado delantero y kit de montaje de carenado delantero

En todas las categorías convocadas del Campeonato de Castilla y León de Karting, salvo la Prerookie, el uso del carenado delantero y del kit de fijación del carenado delantero, ambos con homologación vigente (CIK o por una ADN), es obligatorio.

A partir de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados y hasta las Carreras, cada piloto deberá acceder a Pre-Parrilla con el carenado delantero

desmontado. El mecánico o el piloto deberán fijar dicho carenado delantero en la Pre-Parrilla bajo la supervisión de un Comisario Técnico.

Durante los entrenamientos cronometrados, Carrera 1 y Carrera 2, sólo se permite la instalación del carenado delantero en la Zona de Reparación.

Instalación del carenado delantero

El carenado delantero (instalado mediante el kit de montaje del carenado) debe estar en posición correcta en todo momento de la competición. Ver Dibujos Técnicos nº 4, 5, 8 y 9 Anexo Reglamento Técnico FACyL.

No se mostrará la Bandera negra con disco naranja al piloto que no lleve el carenado delantero en posición correcta, salvo esté descolgado y pueda suponer un riesgo.

Una vez mostrada la bandera a cuadros y los pilotos hayan cruzado la línea de llegada, uno o más Jueces de Hechos comprobarán la colocación de los carenados delanteros de los karts participantes, realizando el correspondiente informe en el caso que el carenado delantero de un kart no esté en la posición correcta. Los Comisarios Deportivos impondrán en todo caso, de forma automática, directa e inmediata una penalización consistente en la anulación del mejor tiempo logrado en los entrenamientos cronometrados en el caso que dicha infracción se produzca durante los Entrenamientos Oficiales Cronometrados o una penalización en tiempo de 5 segundos al concursante/piloto del kart implicado cuando se trate de las Mangas Clasificadoras y/o Carreras. Estas penalizaciones no serán apelables.

Si queda constatado / probado que un piloto ha reemplazado y/o reposicionado intencionadamente un carenado delantero que no estaba instalado correctamente durante la última vuelta o tras haberse mostrado la bandera a cuadros, conllevará la descalificación de la competición. Esta penalización no será apelable. Asimismo, y en base a lo dispuesto en el art. 12.1 del CDI, toda tentativa de cometer infracción y cualquiera que cometa la infracción o participe como instigador o cómplice en dicha infracción será igualmente penalizado.

La Zona de Reparación se cerrará desde el momento en que se presente el cartel de "Última Vuelta".

Si tras un control, se constata que el carenado delantero no es conforme al Reglamento, el piloto en cuestión no será autorizado a acceder a la Pre-Parrilla: por consecuencia, no será autorizado a tomar parte en la sesión correspondiente de la competición (Entrenamientos cronometrados o Carreras).

Las sanciones derivadas de este artículo serán comunicadas al piloto y/o competidor por parte de los Comisarios Técnicos in situ en el momento de la

comprobación visual, teniendo que firmar el competidor el correspondiente recibí, considerándose la sanción comunicada a todos los efectos. Si el piloto y/o competidor desea una copia del acta de sanción, deberá solicitarla a los Comisarios Deportivos.

Las reclamaciones contra este procedimiento no serán admitidas. Las reclamaciones y apelaciones a este respecto no tendrán efecto suspensivo.

22) VERIFICACIONES

22.1 . Con carácter general y siempre que no contradiga la normativa aplicable en esta especialidad, será de aplicación lo establecido en las PCCCTCYL, además de la normativa recogida en el presente Reglamento Deportivo.

22.2 . 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.

22.3 . Los competidores que no hayan respetado los límites de tiempo fijados para la realización de las verificaciones podrán ser penalizados.

22.4 . 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 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 competidor que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.
- d)** No autorizar la salida a cualquier kart por razones de seguridad.

23) VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

23.1 .Al objeto de agilizar y hacer más operativas la verificación de la documentación necesaria para la participación de los equipos en la Competición, los organizadores deberán solicitar a los equipos antes del comienzo de la Competición, la siguiente documentación:

1 . El boletín de inscripción debidamente cumplimentado en su totalidad y en particular que esté debidamente firmado por el competidor y que las características del Kart (Marca, modelo, ficha de homologación) corresponden con la normativa.

2 . Control de licencias (comprobando los datos en la página web de la RFEDA).

MUY IMPORTANTE : El día de las verificaciones **ÚNICAMENTE** tendrá que hacerse entrega a los Participantes de la documentación y/o material reglamentado

23.2 . El organizador publicara en la web oficial (www.FACyL.com) los documentos exigidos.

23.3 . Salvo derogación expresa de los Comisarios Deportivos, ningún competidor/piloto que no haya pasado la verificación administrativa, será autorizado a tomar parte en entrenamientos, mangas ni carrera.

24) VERIFICACIONES TÉCNICAS

24.1 . Salvo derogación expresa de los Comisarios Deportivos, ningún competidor piloto que no haya pasado la verificación técnica o la haya realizado después de la hora establecida, será autorizado a tomar parte en entrenamientos, mangas ni carrera.

24.2 . Verificaciones Las verificaciones técnicas, 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 se presentará a verificación el material expresado en el boletín de inscripción y/o lista de inscritos oficial.

1 . El competidor deberá presentar una copia original de la ficha de homologación del chasis, únicamente en caso de estar homologado ante la RFEDA, en el que se muestre el número de serie individual de la unidad presentada. Esta medida será aplicable a los chasis homologados en el periodo 2016-2024 y en adelante. Cualquier infracción al respecto, será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo I de este Reglamento

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

3 . El competidor deberá estar en posesión del Pasaporte Técnico y del Pasaporte de Neumáticos, que entregará obligatoriamente a la entrada de la preparilla de la manga de entrenamientos libres, bajo sanción de no tener acceso a la misma y no poder participar en ninguna de las mangas de entrenamientos ni carrera, en tanto estos no sean entregados.

4 . El competidor 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 de la prueba. 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.

5 . Marcaje –Precintaje: Durante las verificaciones técnicas, 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, o de cualquier otro elemento del kart, que deberán coincidir con los indicados por el competidor para ser utilizados durante la prueba. Los números de los precintos si los hubieran puesto, quedarán anotados en el Pasaporte Técnico. Dichos precintos, deberán permanecer intactos durante todo la prueba.

5.1. Los karts deberán montar tuercas para facilitar el precintaje del motor. Su ausencia será sancionada por los Comisarios Deportivos.

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, excluido de la prueba.

Los Comisarios Técnicos podrán controlar el estado de los precintos y/o marcas, antes y después de los entrenamientos clasificatorios, de todas las Mangas y Carreras.

A la vista de un precinto roto o ausencia y/o manipulación de marcas, el Comisario Técnico, que será considerado en este caso, como un Juez de Hechos, 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, cualquiera de las mangas o carreras, se penalizará con la no autorización a tomar la salida del equipo infractor en entrenamientos, manga correspondiente o carrera.

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 o carrera, será excluido de la misma.

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 éstos, cualquier otro material aparte del alambre o hilo y precintos oficiales (silicona, cinta adhesiva, etc.). En cualquier momento de la prueba los Comisarios Técnicos podrán precintar las piezas que consideren oportunas.

6. Los competidores y/o pilotos no están autorizados a realizar ningún cambio de material después de que éste haya sido identificado en las 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.

7. En cualquier momento de la prueba, se podrá requerir el intercambio de alguna pieza del motor entre participantes o suministrada por el Organizador, bien a sorteo o por decisión del Organizador. Estas piezas o componentes siempre serán partes originales y sin ningún tipo de manipulación posible según el Reglamento Técnico de la FACyL específico para la categoría.

Al finalizar la manga, se producirá de nuevo el intercambio de las piezas o componentes a sus respectivos propietarios. Lo dispuesto en el presente artículo 7. solo será aplicable en las categorías ROOKIE, MINI, JUNIOR y SENIOR.

8. En cualquier momento de la prueba, se podrá requerir el vaciado de los depósitos de gasolina antes de salir a una manga oficial, y ser sustituida por la proporcionada por el Organizador, quedando a su elección el intercambio de la misma entre participantes en la Categoría Rookie, con un tipo de aceite y un porcentaje de mezcla estipulado y obligatorio.

24.3. Verificaciones Finales

Inmediatamente después de cada sesión de entrenamientos cronometrados oficiales, después de cada manga y tras cada carrera, serán verificados de oficio los que los competidores Comisarios consideren oportuno. Como norma general, a todos los participantes les será verificado el peso; la anchura

máxima; revoluciones por minuto (RPM) del motor y el control electrónico de funcionamiento del embrague (para aquellas categorías que sea de aplicación).

Los Comisarios Deportivos podrán ampliar en cualquier momento y a su criterio, la cantidad de vehículos a verificar.

Se recomienda a los Comisarios Técnicos no detenerse ante la primera irregularidad técnica encontrada, incluso si ésta, por sí misma, es suficiente para la exclusión. Si en el caso de una verificación de oficio o como consecuencia de una reclamación, fuera encontrada una irregularidad en alguna pieza que no fuera objeto de la misma, los Comisarios Técnicos deberán tenerla en cuenta en la emisión del informe sobre la regularidad del vehículo.

Las verificaciones técnicas finales de entrenamientos y/o carrera, 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. Asimismo, 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.

1 . En el caso de que el Reglamento del Certamen estableciera dos entrenamientos, dos mangas y/o dos carreras en la misma prueba 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 da 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 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 manga, 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

2. El Organizador podrá precintar cualquier elemento o pieza/s que considere oportuno con el fin de llevar a cabo una verificación técnica más exhaustiva en el lugar que considere oportuno en una fecha posterior a la de la prueba. El lugar, fecha y personas estipuladas por el Organizador para dicha verificación no podrá ser objeto de apelación.

Se notificará al responsable de la/s pieza/s precintadas del lugar y fecha establecidas para la verificación bien por escrito y/o verbalmente, con al menos la presencia de dos Oficiales como testigos de la comunicación cuando esta esté concretada.

Si el responsable o Competidor renuncia a estar presente en el acto, sea la forma cual sea la forma de la renuncia, no tendrá derecho a ningún tipo de apelación o Reclamación posterior.

En caso de que las pieza/s precintada/s estuviesen conformes al Reglamento técnico de la FACyL específico de la categoría, la FACyL costeará los gastos derivados de la misma.

En caso de que las pieza/s precintada/s no estuviesen conformes al Reglamento técnico de la FACyL específico de la categoría, el responsable o Competidor costeará los gastos derivados de la misma antes de ser devueltas las pieza/s con el correspondiente informe. En el caso de negarse a costear dichos gastos, la FACyL tomara las acciones oportunas al respecto.

24.4 . Como norma general, las infracciones de carácter técnico cometidas en los Entrenamientos llevarán consigo la anulación de los tiempos.

Como norma general, las infracciones de carácter técnico detectadas tras la disputa de la Carrera 1 en elementos que no hubieran sido objeto de verificación específica anterior, acreditada por Comisarios Técnicos, implicará la exclusión de dicha carrera y la anulación de tiempos en entrenamientos cronometrados, así como la pérdida de los puntos logrados hasta el momento de la sanción.

Como norma general, las infracciones de carácter técnico detectadas tras la disputa de la Carrera 2 en elementos que no hubieran sido objeto de verificación específica anterior, acreditada por Comisarios Técnicos, implicará la exclusión de la prueba, así como la pérdida de los puntos logrados en la misma.

25) ZONAS DE ACCESO Y PARQUES DE SERVICIO

25.1 . 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.

25.2 . 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.

25.3 . Zona o Área de reparación Lugar indicado en cada circuito, situado entre el carril de entrada y salida de Pit Lane, y reservado para efectuar reparaciones, donde los karts y pilotos pueden recibir ayuda exterior de sus mecánicos durante el desarrollo de entrenamientos, mangas y carreras. La Zona de salida de Pit Lane, 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.

25.4 . 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.

25.5 . 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 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.

25.6 . 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 y carrera. Desde la finalización de los entrenamientos, mangas 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, éste inclusive, tiene la consideración de Parque Cerrado.

25.7 . Parque Cerrado Adicionalmente a lo establecido en el Art. 40, el Parque de Llegada tiene la consideración de Parque Cerrado en toda su área.

25.8 . Norma de distribución de neumáticos .

1. La FACYL podrá convocar un concurso de ofertas para la selección de la marca de neumáticos a utilizar con el fin de garantizar la igualdad entre los competidores.

La compra del neumático será de libre elección para el competidor, y no se establece un distribuidor exclusivo para las categorías Prerookie, Rookie y Mini.

Las categorías Junior, Senior y Kz será de obligado cumplimiento en cada prueba comprar el set de neumáticos de seco a estrenar en las mangas Oficiales al distribuidor establecido por la FACyL salvo orden expresa del Organizador

Para estas categorías el neumático de agua sera OBLIGATORIO el estreno de un set de los mismos en la primera prueba de la temporada declarada en agua, en la primera manga Oficial (entrenamiento oficial cronometrado, carrera 1 o carrera 2) que tengan que ser utilizados.

Para el resto de pruebas que estén declaradas en agua los neumáticos a utilizar tendrán que ser nuevos o usados, siendo estos los marcados y utilizados en la prueba que fueron utilizados nuevos.

2. Infracciones . Será de aplicación lo dispuesto en Anexo I del presente Reglamento.

3. Máximo número de neumáticos . Se establece un número máximo de 4 neumáticos a utilizar (en cada condición seco, lluvia) en cada prueba, pudiendo declarar y marcar 2 neumáticos comodín siendo obligatoriamente neumáticos **usados** (un neumático delantero y un neumático trasero), para su posible sustitución en caso de pinchazo o degradación del neumático que afecte a la seguridad del piloto, siendo los Comisarios Técnicos, bajo su exclusivo criterio, los que deben dar permiso para la utilización de los comodines a lo largo de la prueba.

4. Utilización de neumáticos El régimen de utilización de neumáticos durante la prueba se regirá por lo establecido en el Reglamento Técnico. Los neumáticos verificados serán utilizados para los entrenamientos oficiales cronometrados y carreras. En los entrenamientos oficiales no cronometrados

o Warm Up los neumáticos son a libre elección del piloto excepto que el Reglamento Técnico específico de la categoría establezca otro sistema.

5. El no marcaje de comodines y la necesidad de su utilización, siempre respetando el artículo 3, supondrá la penalización de 5" por cada comodín no marcado previamente utilizado.

25.9. Procedimiento Marcaje de Neumáticos.

1. Entrega y marcaje de neumáticos oficiales . En el horario establecido al efecto, la persona que acuda a realizar el marcaje y la entrega de los neumáticos, deberá entregar todos los neumáticos que se deseen utilizar en la prueba, así como sus respectivos comodines. Una vez finalizado el plazo de marcaje de neumáticos no se permitirá la utilización de ningún neumático o neumáticos que no hayan sido marcados en tiempo y forma, incluso en caso de cambio de condiciones meteorológicas, salvo por autorización expresa del Organizador aplicando la sanción expuesta en el artículo 25.8.5.

Dicho marcaje se realizará por el oficial encargado. Una vez marcados y entregados los neumáticos al piloto o mecánico, quedan bajo su total responsabilidad y no será admitida ningún tipo de reclamación sobre los mismos.

2. Cada participante recibirá por parte del Organizador un Boletín de Declaración de Neumáticos en el que deberán consignar todos los neumáticos que deseen tener disponibles para su utilización a lo largo de la prueba de acuerdo con el presente reglamento, identificándolos mediante el número del código de barras de cada uno de ellos.

Dicho Boletín deberá ser entregado junto con los neumáticos al oficial encargado del marcaje para que compruebe la correspondencia de números antes de proceder a marcar los neumáticos.

Así mismo los neumáticos también deberán registrarse obligatoriamente digitalmente en el responsable asignado por el Organizador, generalmente la empresa distribuidora de los mismos presente en la prueba.

3. Manipulación de neumáticos Esta totalmente prohibida la manipulación y/o alteración del neumático tal y como proviene del fabricante.

El organizador podrá mediante el reglamento técnico específico de cada categoría limitar las características del neumático para el control del mismo según características proporcionadas por el fabricante.

4. Precintado y análisis del neumático A criterio de los Comisarios Técnicos y Deportivos de la prueba cualquier neumático o neumáticos puede ser precintado y enviado a analizar si este ha sido alterado y/o manipulado mediante líquidos, sprays, gases etc. al finalizar la prueba. En caso de que los análisis diesen positivo en manipulación o alteración del mismo, además de la sanción deportiva correspondiente, el importe del coste tanto del análisis como de los gastos derivados del mismo correrá a cuenta del Competidor. De lo contrario la FACyL asumirá tales gastos.

26) COMBUSTIBLE A UTILIZAR

26.1 . El combustible a utilizar durante la prueba será de libre elección, siendo siempre y en cualquier caso un combustible comercial con un máximo de 98 Octanos.

Se entiende por "combustible comercial", un combustible de automoción con descalificación de ningún otro aditivo, refinado por una compañía petrolera y

distribuido corrientemente en Estaciones de Servicio, de venta comercial corriente.

26.2 . Análisis del combustible. A criterio de los Comisarios Técnicos y Deportivos de la prueba se podrán recoger y precintar, en cualquier momento, muestras de combustible para su posterior análisis. En el caso de que dicho análisis arrojará resultado positivo (el combustible no se ajuste a lo recogido en este artículo), además de la sanción deportiva correspondiente, el Competidor tendrá que hacer frente a los gastos de transporte, manipulación y análisis de la muestra. Si el resultado del análisis es negativo (el combustible se ajusta a lo recogido en este artículo) los gastos correrán a cargo de la FACyL.

26.3. El aceite utilizado en la mezcla no deberá presentar ninguna anomalía presentada por aditivos, siendo este también analizado en los análisis, y estando totalmente prohibido su alteración con respecto a su composición original.

26.4 . Se declarará el octanaje de la gasolina a utilizar, así como la marca del aceite y su porcentaje utilizado en la mezcla con la gasolina en el boletín técnico suministrado por el organizador y que deberá entregarse a los comisarios técnicos.

27) BRIEFING

27.1 . El Director de Prueba y/o 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.

27.2 . 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.

28) COMPOSICIÓN DE LA PRUEBA

Para todas las pruebas puntuables del Campeonato de Karting de CyL y todas las pruebas de carácter autonómico, la composición de la prueba será el siguiente:

Verificaciones administrativas y técnicas, Entrenamientos Oficiales No Cronometrados, Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Carrera 1 y Carrera 2, y entrega de premios. (Carreras Clasificadoras y Repescas solo en caso superar el máximo de 30 pilotos admitidos, o a criterio de los Comisarios Deportivos).

La FACyL podrá autorizar otra composición distinta previa petición motivada del Organizador.

29) KARTS ADMITIDOS EN PISTA

El número máximo de karts admitidos en Pista es el siguiente: Cálculo de acuerdo con la longitud del circuito, con un kart cada 50 metros y con un máximo absoluto de 50 karts, o a criterio de los Comisarios Deportivos.

30) DISTANCIAS A RECORRER

La distancia máxima a recorrer en una prueba de velocidad serán las siguientes:

PREROOKIE Max. 12 Km.

ROOKIE Max. 12 Km.

MINI Min 12 km - Max 15 km

JUNIOR-SENIOR-KZ Min 15 km - Max 20 km

30.1 El número exacto de vueltas quedará reflejado en el reglamento particular de cada prueba.

A criterio exclusivo de los Comisarios Deportivos se podrá modificar excepcionalmente estas distancias, debiendo establecerse obligatoriamente en el Reglamento Particular de la prueba el número de vueltas a realizar.

31) SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)

31.1 . En caso de declararse "Pista Mojada" (condición señalada por el Director de Carrera o de Prueba), la elección de neumáticos es libre (excepto en la categoría MINI y ROOKIE). 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/o constituye un peligro para los otros pilotos. La utilización de neumáticos "Slicks" es obligatoria en todos los demás casos.

31.2 . Cuando el Director de Carrera y/o de prueba declaren "Pista Mojada" en la Categoría MINI y ROOKIE, todos los pilotos deben colocar -en el tiempo establecido por el Director de Carrera- neumáticos para lluvia en todas las ruedas antes de salir.

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

31.4 El régimen de utilización de neumáticos en condiciones de "Pista Mojada" deberá respetar lo dispuesto en los artículos 25.8 y 25.9 del presente Reglamento

32) ENTRENAMIENTOS (Oficiales no cronometrados y Warm-up)

32.1 . Definición

a) Entrenamiento Oficial No Cronometrado: Sesión no obligatoria, abierta a todos los vehículos y pilotos autorizados a tomar parte en la prueba. En caso de realizarse, 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) y en el que sólo pueden tomar parte los pilotos calificados para la carrera. Este entrenamiento está reservado, y siempre bajo autorización de FACYL, a los Certámenes con rango mínimo de Campeonato de España.

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

32.2. Desarrollo y Composición Tendrán una duración mínima de 10 minutos para cada categoría. Cuando el número de inscritos sea mayor de 25, serán divididos en series o mangas, par e impar, con un máximo de 30 pilotos por serie o manga, cada una de las cuales realizará una sesión de Entrenamientos.

El uso de transponders 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.

32.3 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) bajo la autoridad del Director de la Prueba.

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.

33) ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS

33.1 . 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 30 pilotos.

33.2 . Composición y Desarrollo

1 . Los pilotos que hayan pasado las verificaciones serán divididos en series cuando superen los 30 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 Administrativas de cada categoría.

2 . Cada Serie estará compuesta de un máximo de 30 pilotos.

3 . Cada serie realizará una sesión de 10 min.

4. 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 salida.

5 .Todo Piloto que una vez tomada la salida se detenga por cualquier razón 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.

6 . 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.

33.3. Clasificación de Entrenamientos Oficiales Cronometrados

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

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

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

2.2 .- En caso de empate entre dos o varios competidores, obtendrá mejor clasificación el piloto de los empatados que haya marcado primero su registro por el paso de meta.

2.3 .- Si se realizan 2 o más series se procederá de acuerdo al art 32.3.2.2 y 32.3.3 del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Karting, todo ello sin perjuicio y respetando el art. 28 del presente reglamento.

33.4. Interrupción de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados

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 Prueba.

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.

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.

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.

33.5. Reanudación de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados

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

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 estarían 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.

33.6 . Anulación de los Entrenos Oficiales Cronometrados. En caso de no disputarse los Entrenos Oficiales Cronometrados, por causas de fuerza mayor, para la confección de las parrillas de las Mangas Clasificadoras, se tendrán en cuenta, los tiempos de los Entrenos Oficiales No Cronometrados. En caso de que algún piloto no tuviera tiempo por no haberlos disputado, se situaría al final de la parrilla. En el supuesto de que hubiera más de un piloto sin tiempo, se determinará a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos.

33.7. Cualquier maniobra que moleste o entorpezca la marcha de otro piloto durante los entrenamientos cronometrados podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos.

34) 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.

34.1 . Formación de las Parrillas de Salida

- Los pilotos de las categorías Mini Novel y KZ2 participaran también en sus respectivas categorías MINI y KZ, siendo estas las que determinen el Orden de salida.

- En la categoría PREROOKIE el orden de salida de la carrera 1 se decidirá por sorteo, y la parrilla de la carrera 2 será en sentido inverso al paso por meta a la bandera a cuadros de la carrera 1.

- La Parrilla de las Mangas Clasificadoras 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 se formará en función de los resultados de las Mangas Clasificadoras.

- La Parrilla de la Carrera 1 se formará en función de los resultados de las Mangas Clasificadoras y Repesca. En caso de no haber Mangas Clasificadoras, la Parrilla de salida 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 las Mangas Clasificadoras y Repesca. En caso de no haber Mangas Clasificadoras, la Parrilla de salida de la Carrera 2 se formará en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

- Todo piloto excluido en la CARRERA 1 de una prueba, bien sea por sanción deportiva como técnica, incluida la aplicada por peso mínimo insuficiente, pasará al último lugar de la parrilla de salida para la CARRERA 2 de dicha prueba.

34.2 . 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 Prueba 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.

34.3 . La parrilla de salida definitiva será 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 15 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 de la prueba sin notificar previamente su decisión de hacerlo al Director de Carrera, será sancionado.

35) PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA PARA WARM UP, ENTRENAMIENTOS OFICIALES, MANGAS CLASIFICATORIAS, MANGAS DE REPESCA Y CARRERAS

35.1 . 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.

35.2. Entrenamientos Oficiales Cronometrados

- 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. Asimismo, sólo podrán acceder al Parque de Salida el piloto y un mecánico.
- Las preparrillas quedaran cerradas en el horario previsto por el Organizador, como norma general con la bandera a cuadros de la categoría anterior

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.).
- Se deberá estar con los karts preparados y en orden de marcha en Pre-Parrilla antes de que se dé la Bandera a cuadros a la categoría anterior, o en su defecto en el horario marcado por Dirección de Carrera.

35.3 . Mangas Clasificatorias, Repescas y Carreras.

- 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. Asimismo, sólo podrán acceder al Parque de Salida el piloto y un mecánico.
- Las preparrillas quedaran cerradas en el horario previsto por el Organizador, como norma general con la bandera a cuadros de la categoría anterior

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.).

- Se deberá estar con los karts preparados y en orden de marcha en Pre-Parrilla antes de que se dé la Bandera a cuadros a la categoría anterior, o en su defecto en el horario marcado por Dirección de Carrera.

Arranque de motores preventivo.

1. A criterio del Director de Carrera se podrá realizar un arranque de motores preparatorio para la salida. Situados correctamente en la Pre-Parrilla 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 Director de Carrera, adjunto o Jefe de Pre-Parrilla.

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.

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 informará al Director de Carrera o Director de Prueba tan pronto como le sea posible.

35.4. Se autoriza a utilizar arrancadores con el fin de facilitar el arranque de los motores.

36) PROCEDIMIENTO DE SALIDA

36.1. Disposiciones Generales

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 Pre-Parrilla con las mismas consideraciones y normas.

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.

2 . La parrilla tendrá una formación de dos filas.

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.

4 . Cualquier piloto que no se haya situado a las órdenes del Director de Carrera o Director de Prueba 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 Prueba 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.

5 . La preparilla quedará cerrada mediante el oficial encargado al respecto. No le será permitido a ningún kart el acceso a la preparilla una vez cerrada la misma, salvo permiso concedido por el director de carrera, o el director de la prueba.

2.- Zona de Salida - Puesto de Dirección de Carrera.

1 . En la salida, el Director de Carrera o el Starter estará situado en una Zona segura y de visibilidad para los pilotos.

2 . 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.

3 . A criterio del Director de Carrera podrá dar la salida antes de la línea de meta.

4 . 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.

5 .Para las salidas paradas existirá unos cajetines o líneas de parrilla que delimiten las posiciones de parrilla de los karts.

3. Tipos de Salida

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". Como norma general, la salida será **LANZADA** en las categorías Rookie, Mini, Junior y Senior y será **PARADA** para la categoría PRERROKIE y KZ. La parrilla estará constituida por dos líneas de karts. Las salidas tipo Le Mans están prohibidas, excepto autorización expresa de la FACYL previa petición expresa del organizador.

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. La salida también podrá ser dada mediante la Bandera Nacional según lo dispuesto en el CDI.

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.

36.2.- 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:

- Los karts deberán estar preparados y en orden de marcha con la toma de bandera a cuadros de la categoría anterior, o en el horario establecido por el Organizador.
- Arranque Motores por Aviso audible. 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 orden del Director de Carrera.

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

- Si comenzara a llover después de la bandera verde 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 avisaría de la Salida Retrasada, y el procedimiento de salida comenzaría de nuevo con la orden de Dirección de Carrera, 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 aviso de Dirección de Carrera.

36.3. Vuelta de Formación

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

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

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

36.4. Salida Lanzada. Secuencia del procedimiento .

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

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.

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.

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.

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.

6 . Para recuperar su posición no podrá usar ningún otro camino o vía que no sea la considerada como pista y delimitada por las líneas blancas.

7 . 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.

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 piloto, o indicará una vuelta suplementaria de formación para que este piloto pueda recuperar su posición.

9 . Al final de la vuelta de formación, los pilotos deberán mantenerse en su carril correspondiente, circulando a velocidad reducida y dentro de las líneas marcadas en la pista. Si el circuito está equipado con un sistema de control de velocidad, los pilotos deberán circular a una velocidad mínima de 40 km/h. y máxima de 60 km/h, entre los Controles de Velocidad establecidos. Una vez superado el último Control, es responsabilidad del Pole conservar la velocidad y la formación del pelotón, manteniéndola hasta que la señal de salida haya sido dada.

10 . Cuando los karts se acerquen, las luces rojas estarán encendidas, o la bandera nacional en alto.

11 . Los karts deben mantener su posición y circular en dos filas dentro de las líneas que delimitan las líneas de parrilla en la pista, hasta que la señal de salida haya sido dada.

Durante todo el procedimiento, todos los pilotos deben respetar una distancia de seguridad entre sí, no mayor a un kart de distancia, que evite los contactos. Todo piloto que toque, golpee o empuje al kart que le precede podrá ser sancionado. Todo piloto que se salga de su carril podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos, con una penalización en tiempo como mínimo de 3 segundos a consecuencia de una salida parcial del pasillo (hasta dos ruedas fuera) y de 10 segundos por una salida integral del pasillo (más de dos ruedas fuera).

12 . Si el Director de Carrera considera correcta la formación, dará la salida apagando las luces rojas o bajando la bandera de salida.

13 . Si no considera correcta la formación, encenderá la luz ámbar o naranja, o bien indicará 1V mediante gestos manuales que significará que debe realizarse otra vuelta de formación y se inicia de nuevo el procedimiento de salida.

14 . En los casos de salida anticipada del contra-Pole (adelantar al Pole antes de que la salida haya sido dada), podrá ser sancionado en función del Anexo I.

36.5. Salida Parada - Secuencia del procedimiento .

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

2 . Una vez que hayan abandonado la Zona de Pre-Parrillas 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, 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 ésta haya sido dada de forma efectiva independientemente del número de vueltas de formación que se realicen. 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.
- 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, su adjunto o el Director de Prueba estarán en la zona de salida con una bandera roja.
- 4** . Las luces estarán apagadas o la bandera roja mostrada hasta que el último kart haya tomado su posición en la Parrilla.
- 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 baje la bandera roja.
- 6** . Todo piloto que haga caso omiso de las indicaciones del Comisario para colocarse en la posición correcta de salida y se encuentre parado, en posición avanzada, retrasada y/o no centrada con relación a las marcas de la parrilla, podrá ser penalizado de acuerdo con lo indicado en el Anexo I de este Reglamento. Si, a juicio de los Comisarios Deportivos, la ventaja obtenida por el participante ha podido alterar el resultado de la salida de la prueba, el piloto será sancionado de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.
- 7** . Cuando todos los karts estén parados en la Parrilla en sus posiciones asignadas, un Comisario mostrará una bandera verde al final de la Parrilla.
- 8** . El Director de Carrera, su adjunto o el Director de Prueba, retirarán la bandera roja de la zona de salida y los pilotos quedarán a las órdenes del Director de Carrera.
- 9** . El Director de Carrera o el Starter encenderá el semáforo rojo, o iniciará el encendido secuencial de las luces rojas. En caso de salida con bandera no será necesario.
- 10** . La Salida se considerará dada cuando se apaguen las luces rojas o se baje la bandera de salida por el Director de Carrera.
- 11** . Si el Starter no está satisfecho con el procedimiento, encenderá la luz ámbar o naranja, o bien indicará 1 V con gestos manuales, lo cual significa que una vuelta de formación más será realizada.
- 12** . Si un piloto no pudiera salir, se mantendrá en su kart y notificará su situación levantando los brazos, sin abandonar el kart, y quedará a las órdenes de los Comisarios de pista, para situar el kart en una posición segura.
- 13** . En el caso de que se realizara una nueva vuelta de formación, el piloto será autorizado a salir de su kart e intentar arrancar 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, con independencia del número de veces que se haya que repetir la vuelta de formación. Ningún piloto estará autorizado a ocupar la posición vacante.

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

36.6.- Falsas salidas e incumplimientos al Procedimiento de Salida .

1 . En el caso de repetidas falsas salidas o por incidentes en la Vuelta de Formación, el Director de Carrera o el Director de Prueba, 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 repetirá la secuencia del Procedimiento de Salida, estando autorizadas las reparaciones hasta la orden de Dirección de Carrera.

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.

Todo kart que esté en movimiento durante el procedimiento de salida antes de que la señal de salida sea dada, será considerado como una falsa salida. Las penalizaciones por las infracciones al procedimiento de salida están recogidas en el Anexo 1. 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.

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

37) MANGAS CLASIFICATORIAS

37.1 . En caso de ser necesarias mangas clasificatorias, la composición y desarrollo de las mismas se dispondrá según el artículo 36 del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Karting, todo ello atendiendo y sin perjuicio del art 28 del presente reglamento.

38) MANGAS DE REPESCA

38.1 . En caso de ser necesarias mangas clasificatorias, la composición y desarrollo de las mismas se dispondrá según el artículo 37 del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Karting, todo ello atendiendo y sin perjuicio del art 28 del presente reglamento.

39) CARRERAS

39.1. Composición y Desarrollo

1 . En cada prueba se realizarán dos Carreras, denominadas Carrera 1 y Carrera 2 para las categorías Prerookie, Rookie, Mini, Junior, Senior y KZ.

2. La parrilla de la Carrera 1 se establecerá de acuerdo a los puntos obtenidos en las Mangas Clasificadoras o bien de acuerdo los tiempos de clasificación si no hubiesen sido necesarias las carreras clasificatorias. Los seis pilotos clasificados en la Manga de Repesca, si hubiera, ocuparán las seis últimas posiciones de la parrilla.

3. La parrilla de la Carrera 2 se establecerá de acuerdo a los puntos obtenidos en las Mangas Clasificadoras o bien de acuerdo los tiempos de clasificación si no hubiesen sido necesarias las carreras clasificatorias. Los seis pilotos clasificados en la Manga de Repesca, si hubiera, ocuparán las seis últimas posiciones de la parrilla.

4. Todo piloto excluido en la CARRERA 1 de una prueba, bien sea por sanción deportiva como técnica, incluida la aplicada por peso mínimo insuficiente, pasará al último lugar de la parrilla de salida para la CARRERA 2 de dicha prueba.

5. En la categoría PREROKIE el orden de salida de la carrera 1 se decidirá por sorteo, y la parrilla de la carrera 2 será en sentido inverso al paso por meta a la bandera a cuadros de la carrera 1.

Los pilotos de las categorías Mini Novel y KZ2 participaran también en sus respectivas categorías MINI y KZ, siendo estas las que determinen el Orden de salida.

6. En ninguna Categoría, excepto la Prerookie, existirán los pilotos doblados. Todo piloto que vaya a ser rebasado por la cabeza de carrera se le mostrará con antelación la Bandera Azul con dos franjas diagonales rojas, que le indica que debe abandonar la pista a su paso por salida a Bascula, para que este no interceda ni ponga en situación de riesgo de seguridad a la Cabeza de Carrera.

En caso de interrumpirse la Carrera y reanudarse, todos los pilotos que hayan tenido que abandonar con antelación la Carrera por esta misma causa, no podrán reanudar la misma.

39.2. Suspensión de Mangas Clasificadoras, Repescas y Carreras .

1. Suspensión

1 . Cuando fuera necesario suspender las Mangas Clasificadoras, 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.

2 . En este caso, todos los karts deben reducir inmediatamente su velocidad y se dirigirán para detenerse en función de las instrucciones del Director de Prueba y/o Carrera:

a) Al Área de Reparación: En este lugar, se podrá trabajar en los karts e introducir material de sustitución. Se podrá repostar.

b) En la pista, en el lugar designado en el Briefing: Cuando así lo ordene el Director de Prueba y/o Carrera, no se podrá trabajar en los karts, ni introducir material de sustitución, ni repostar.

Considerando, en ambos casos, que:

- Está prohibido adelantar.
- Algún punto de la pista puede estar parcial o totalmente obstruido

2. Reanudación

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

Todos los karts, excepto los que hubiesen abandonado la carrera por ser doblados o hubiesen sido avisados por el mismo motivo con la correspondiente bandera, deben estar listos cuando determine Dirección de Carrera.

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.

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 y que sean capaces de reanudar la nueva salida

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.
- Los karts que se encuentren en el área de Reparación o no corriendo en el momento de mostrar la bandera roja, no podrán reincorporarse en la reanudación.

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.

39.4 Detención definitiva de una manga o carrera

Si una manga o Carrera se suspende según los casos previstos en el artículo 39, 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%).

40) LLEGADA

40.1 . 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.

40.2 . 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.

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

40.4 . Después de haber recibido la señal de fin de Carrera, todos los karts continuarán para efectuar 1 vuelta de desaceleración; durante la misma se evitarán reducciones bruscas de velocidad, así como cambios imprevistos de dirección, que puedan provocar accidentes, debiendo mantener los participantes, en todo momento, las mismas pautas de conducta observadas durante la competición.

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.

40.5 . 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.

40.6 . Para que la llegada de un piloto sea considerada válida, éste debe cruzar la línea de llegada sentado al volante de su kart en condiciones normales de funcionamiento.

41) PARQUE CERRADO

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

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

41.3 . 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.

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

41.5 . 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).

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

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

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

41.9 . La duración del Parque Cerrado quedará determinada por los Comisarios Deportivos.

42) CLASIFICACIÓN

42.1 . 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)

42.2 . 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 acuerdo con lo establecido en el Art. 20 del CDI, la línea de llegada es la que establece el orden de llegada real de los vehículos. Por ello, en caso de duda, la "foto-finish" será la que establezca el citado orden de llegada. En el supuesto que tras analizar dicha "foto-finish" persistieran las dudas sobre el orden de llegada, se tendrá en cuenta la mejor vuelta que los pilotos implicados hayan conseguido en la carrera en cuestión donde se hubiesen generado las dudas respecto al orden en la llegada (Manga Clasificatoria; Repesca; Carrera Final). Si esto no fuera suficiente para deshacer el empate, se tomaría en consideración la segunda mejor vuelta y así sucesivamente hasta establecer el orden de llegada.

42.3 . 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.

42.4 . 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 competiciones por prueba, la clasificación de la 1ª no será definitiva hasta –al menos- declararse definitiva la de la 2ª .

42.5 . 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.

42.6 . En caso de haberse presentado una intención de Apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidoping, precintado de piezas para su análisis y/o verificación 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.

43) DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS

43.1 . Distribución de puntos en Carrera Para cada Carrera de cada prueba puntuable, se establecerá el siguiente sistema de puntuación:

1º Clasificado	35 puntos
2º "	30 puntos
3º "	26 puntos
4º "	23 puntos
5º "	21 puntos
6º "	20 puntos
7º "	19 puntos

Y así sucesivamente en función decreciente de puntos, hasta llegar a 1 punto que obtendrán todos los pilotos clasificados.

Los pilotos excluidos figurarán en la clasificación del Campeonato como EXCLUIDO.

43.2 . El piloto que obtenga la "Pole Position" en la serie de Clasificación le serán adjudicados 2 puntos extra, el segundo clasificado obtendrá 1 punto.

43.4. Los puntos logrados por clasificación en entrenamientos cronometrados no serán computados a la hora de descontar los peores resultados.

43.5. Los pilotos de las categorías Mini novel y KZ2 participarán también en sus respectivas categorías MINI y KZ, siendo estas las que determinen el Orden de salida.

Los pilotos de las categorías MINI NOVEL y KZ2, participarán también en sus respectivas categorías MINI y KZ, obteniendo tanto para la clasificación final de la prueba como la del Campeonato los puntos obtenidos tanto en MINI como en MINI NOVEL y en KZ como en KZ2, puntuaciones y clasificaciones totalmente independientes.

44) CLASIFICACIÓN FINAL DE LA PRUEBA

Para la clasificación final de la prueba se realizará la suma de ambas carreras de la misma forma en que se efectúa para la clasificación del campeonato, sumando igualmente los puntos de los dos mejores tiempos en entrenamientos oficiales cronometrados.

Se considerará vencedor de la prueba al participante que obtenga el mayor número de puntos sumando los resultados de CARRERA 1 Y CARRERA 2, los puntos repartidos por los dos mejores tiempos en entrenamientos oficiales cronometrados.

En caso de empate entre varios pilotos, su clasificación será determinada por quien hubiese obtenido el mejor tiempo en los entrenamientos oficiales cronometrados. Si persiste el empate, se desempatará por la segunda mejor

vuelta realizada, y así sucesivamente hasta lograr el desempate siempre considerando los tiempos de los entrenamientos oficiales cronometrados.

Las sanciones en tiempo y las exclusiones por motivos deportivos o técnicos, incluidas las impuestas por peso insuficiente, tendrán su reflejo inmediato en las clasificaciones finales de la carrera en que se haya sufrido la sanción, influyendo así en la suma de puntos para la clasificación final de la prueba y la correspondiente entrega de trofeos. Los pilotos sancionados pasarán a tener la puntuación correspondiente una vez sumada la sanción; en caso de exclusión, los pilotos sancionados pasarán a ser últimos clasificados de la carrera correspondiente, no sumando ningún punto a efectos de clasificación de la prueba. En ambos casos, el resto de pilotos ocuparan, cuando corresponda, los lugares, y la puntuación correspondiente, de los pilotos sancionados y/o excluidos.

45) ENTREGA DE TROFEOS

En cada prueba se entregarán los siguientes trofeos:

- **Categoría PRERROKIE:** Medalla a todos los pilotos participantes en la prueba, sin clasificación alguna, que será entrega al finalizar las carreras en la jornada del sábado.
- **Categorías Rookie:** Trofeo a todos los pilotos participantes en la prueba.
- **Categorías Mini, Mini Novel, Junior, Senior, KZ y KZ2:** Trofeo a los tres primeros clasificados de la prueba, según suma de resultados de las dos carreras (véase Art. 44)
- **"Trofeo R.Tech +30"** al primer clasificado mayor de 30 años, en el momento de la disputa de la carrera correspondiente, en la categoría Senior.
- Trofeo al **mecánico** del piloto ganador en cada categoría, excepto PRERROKIE.

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

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

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

Es OBLIGATORIO subir al pódium en la entrega de trofeos debidamente uniformado, con el mono puesto y abrochado y el casco en la mano.

46) RECLAMACIONES Y APELACIONES

46.1 . Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Art. 13 del CDI, acompañada de una caución de 1.000.- 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.

46.2 . Conforme a lo indicado en el Art. 14 del CDI, 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 2.500.- Euros.

47) CLASIFICACIONES DEL CAMPEONATO

47.1 . El título de piloto ganador de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de Castilla y León 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.

47.2 La clasificación final del Campeonato la otorgará la suma de todos los puntos obtenidos en los entrenamientos oficiales cronometrados más los puntos obtenidos en todas las carreras en las que se haya participado. En todas las categorías los participantes se descontará su peor resultado, independientemente que sea una prueba disputada o no.

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

47.4 . En casos de empate entre pilotos, la regla de desempate será la que primero se cumpla en la aplicación del siguiente proceso:

1º) Según la calidad de los puestos (primeros puestos, después segundos puestos, etc.) obtenidos en las clasificaciones de las pruebas puntuables y que hayan servido para constituir su total de puntos retenidos.

2º) Si persiste el empate, decidirá el mejor resultado de la primera carrera disputada.

47.5. Los pilotos de la categoría MINI NOVEL y KZ2, puntuarán y clasificarán también en sus respectivas categorías MINI y KZ, clasificando en ambas categorías según lo establecido en el presente reglamento.

47.6. Los pilotos que únicamente participen en la última prueba del campeonato no puntuarán ni bloquearán puntos para la clasificación general del campeonato.

48) Reglamentación aplicable. Aspectos generales

48.1 Prescripciones del Reglamento :

TODOS LOS COMPETIDORES QUE DECIDAN PARTICIPAR EN LAS PRUEBAS DE ESTE CAMPEONATO, AL HACER SU INSCRIPCIÓN ACEPTARÁN LOS SIGUIENTES PUNTOS.

48.2 El contenido de este Reglamento será de aplicación por la Federación de Automovilismo de Castilla y León / Karting, en su Campeonatos y Copas, se regirá por los reglamentos de la Federación de Automovilismo de Castilla y León (Karting), por orden de prelación, se aplicarán los siguientes reglamentos:

- Reglamentos Deportivo y Técnico del Campeonato de Castilla y León,
- Reglamento particular de la prueba,
- En lo no dispuesto en estos reglamentos, será de aplicación el Reglamento Deportivo y Técnico de la RFEdA.
- El C.D.I. será de aplicación en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.

48.3 Para la participación en pruebas de otras territoriales serán de aplicación sus reglamentos Correspondientes.

48.4 Lo mismo sucederá en los Campeonatos Nacionales e Internacionales.

48.5 La Federación de Castilla y León se reserva el derecho de realizar pruebas del Campeonato de Castilla y León en otras Territoriales.

48.6 Para participar en una prueba de este Campeonato, es necesario tener licencia de Piloto y de Competidor de la Federación Española o Autonómica.

48.7 Las verificaciones técnicas que se pudieran desarrollar en la prueba, se efectuarán antes, y/o durante y/o después según lo decidan oportunamente los deportivos de la prueba. Las verificaciones se efectuarán según estén las mecánicas, en el momento de las peticiones de las mismas. Las verificaciones se efectuarán con la herramienta y aparatos que aporte la organización, se refieren a báscula para el peso, aparatos de medición de grados en la distribución del motor, pipeta para el cubicaje de la cámara de compresión y demás útiles que se pudieran necesitar.

Toda la herramienta y aparatos de medición serán de estructura comercial, que se puedan adquirir para su fin en cualquier comercio de dicha especialidad, dando por buena la medición que pudiera indicar sin más requisito de certificados etc., etc.

Cualquier Competidor que quisiera contrastar valores entre la herramienta aportada de la organización y la suya propia, podrá hacerlo hasta las 09.00 horas del día de la carrera.

48.8 El haber pasado o no según decidan los comisarios deportivos las verificaciones técnicas a las que hace referencia el reglamento general del campeonato en su artículo 6.4 no anula el deber de cumplir con el reglamento técnico y deportivo en todos y cada uno de los momentos de la prueba.

48.9 Los motores y chasis con los que se participe a lo largo del meeting, tendrán que estar previamente inscritos en el pasaporte técnico de la prueba.

48.10 Se podrá correr o entrenar la semana anterior a la carrera

49) RÉGIMEN SANCIONADOR

49.1 Cualquier Acto sancionable deportivamente o técnicamente que no esté contemplado en el presente Reglamento, se regirá por los artículos que están



KARTING 2024. Reglamento Deportivo

regulados en las prescripciones comunes aplicables a todos los Campeonatos, Copas, trofeos y Challenges de España de Karting.

49.2. La FACyL se reserva el derecho de admisión de cualquier competidor y/o participante sea cual sea el motivo especificado por el mismo para su rechazo. Como normal general, las conductas antideportivas contempladas con anterioridad, bien por el mismo piloto, o por sus acompañantes, sea cual sea su labor y/o función, podrán conllevar la denegación de participación en posteriores pruebas.

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECIFICO 2024 CATEGORIA PREROOKIE

1) PILOTOS ADMITIDOS

La categoría Prerookie dentro de las pruebas del Campeonato de Castilla y León de Karting está reservado a deportistas provistos de licencia de deportista expedida por la federación que corresponda nacidos posteriormente al 1 de enero del 2017.

Solamente los pilotos inscritos en la categoría podrán participar en los Entrenamientos colectivos antes de las dos Carreras.

2) DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los derechos de inscripción para la Prueba se establecen en:

- 10 Euros para todos aquellos participantes que formalicen su preinscripción antes de las 17:00 horas del lunes inmediatamente anterior a la disputa de la prueba
- 25 Euros para todos aquellos participantes que no formalicen su preinscripción antes del plazo fijado en el punto anterior, teniendo en cualquier caso como plazo máximo para inscribirse en la prueba, la hora marcada como final de las Verificaciones Administrativas Previas.

Todo participante que, habiendo formalizado su preinscripción en una prueba del Campeonato de Castilla y León de Karting 2024, no acudiera a la misma sin causa justificada ni comunicación previa al Organizador, será penalizado con 15 Euros en el importe de inscripción de la siguiente prueba del Campeonato a la que se inscriba.

3) NEUMÁTICOS

La marca y compuesto autorizado para la categoría PREROOKIE para todas las condiciones, será:

- LECONT MSA04
- LECONT LH04

4) FORMATO

La categoría Prerookie quedará compuesta por tres mangas de entrenamientos y dos carreras, disputándose en la jornada del sábado íntegramente.

5) CLASIFICACION

La categoría Prerookie carecerá de clasificación ni tiempos cronometrados. Como categoría meramente formativa, el orden de salida de la carrera 1 se determinará mediante sorteo, y el orden de salida de la carrera 2 será el inverso al orden que se tome la bandera cuadros en la carrera 1.

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECÍFICO DEL CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEÓN DE KARTING 2024 CATEGORÍA ROOKIE

1) PILOTOS ADMITIDOS

El Campeonato de Castilla y León ROOKIE está reservado a deportistas nacidos a partir del 1 de Enero del 2015 sin límite de Plazas.

Los pilotos deberán estar en posesión de Licencia ROOKIE o MINI o en su defecto la cursada por la correspondiente Federación que corresponda.

2) DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los derechos de inscripción para la Prueba se establecen en:

-40 Euros para todos aquellos participantes que formalicen su preinscripción antes de las 17:00 horas del **lunes** inmediatamente anterior a la disputa de la prueba.

-55 Euros para todos aquellos participantes que no formalicen su preinscripción antes del plazo fijado en el punto anterior, teniendo en cualquier caso como plazo máximo para inscribirse en la prueba, la hora marcada como final de las Verificaciones Administrativas Previas.

Todo participante que, habiendo formalizado su preinscripción en una prueba del Campeonato de Castilla y León de Karting 2024, no acudiera a la misma sin causa justificada ni comunicación previa al Organizador, será penalizado con 15 Euros en el importe de inscripción de la siguiente prueba del Campeonato a la que se inscriba.

Los derechos de inscripción a una prueba dan derecho a: - Inscripción a la prueba, con una manga de entrenamientos oficiales libres, una manga de entrenamientos oficiales cronometrados y dos carreras

3) PRUEBAS PUNTUABLES

El Campeonato de Castilla y León "ROOKIE" se celebrará a 8 carreras, a celebrarse en CUATRO PRUEBAS.

4) RESULTADOS A RETENER

Para obtener la clasificación final del Campeonato de Castilla y León "ROOKIE" se totalizará el número de puntos conseguidos por los deportistas en la totalidad de las pruebas disputadas menos una carrera, independientemente que esta sea disputada o no.

A efectos de clasificación general final, será obligatorio retener el resultado de las pruebas en las cuales un competidor y/o piloto hayan sido excluidos por cualquier motivo de índole técnica o deportiva, una vez agotadas todas las vías de apelaciones y recursos. Asimismo, se tendrán en cuenta como resultados a retener los derivados de la no participación de un competidor y/o piloto en alguna de las pruebas del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, fruto del cumplimiento de sanciones. (Véase art. 47 del Reglamento Deportivo del Campeonato de Castilla y León de Karting 2024).

5) MOTOR

El Campeonato se desarrollará íntegramente con motores Vortex Rok Kid, propiedad de los participantes, precintados por la empresa MARLONKART S.L, que garantizará la igualdad de las mecánicas.

Las piezas no precintadas deberán estar conformes con el Artículo 2 del Reglamento Técnico específico de la categoría Rookie del Campeonato de Castilla y León de Karting.

Cualquier anomalía encontrada en las verificaciones técnicas, acarreará la exclusión tanto de la prueba, como del Campeonato.

5.1 Cualquier precinto encontrado considerado falso, manipulado o copiado acarreará una sanción económica de 1500€ para el responsable del piloto participante con dicho motor, así como la sanción de la prohibición a la participación de pruebas Organizadas por la FACyL durante 3 años apartir de la fecha de la sanción tanto a piloto como responsable en cualquier faceta del automovilismo.

6) GASOLINA

6.1 Según lo establecido 24.2 punto 8 del Reglamento Deportivo del Campeonato de Castilla y León de Karting 2024; queda a criterio del Organizador el uso de dicho artículo.

La marca del aceite a utilizar en la mezcla, así como el porcentaje del mismo, será el reflejado en el Artículo 4 del Reglamento Técnico específico de la categoría Rookie del Campeonato de Castilla y León de Karting.

7) NEUMÁTICOS

La marca y compuesto autorizado para la categoría Rookie:

LECONT LH05 en condiciones de seco

LECONT LH4 en condiciones de agua



KARTING 2024. Reglamento Deportivo

Se limita a un juego de neumáticos de cada condición a utilizar en cada prueba, sin ningún comodín declarable. En el caso de sufrir un pinchazo serán los Comisarios Técnicos los que valoren la situación y la causa, y conjuntamente con los Comisarios Deportivos autoricen o no, la sustitución de dicho neumático.

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECÍFICO DEL CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEÓN DE KARTING 2024 CATEGORÍA MINI

1) PILOTOS ADMITIDOS

El Campeonato de Castilla y León MINI está reservado a deportistas provistos de licencia MINI, la que corresponda emitida en la Federación correspondiente o los pilotos autorizados por la FACYL previa solicitud.

2) DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los derechos de inscripción para la Prueba se establecen en:

- 80 Euros para todos aquellos participantes que formalicen su preinscripción antes de las 17:00 horas del **lunes** inmediatamente anterior a la disputa de la prueba-
- 95 Euros para todos aquellos participantes que no formalicen su preinscripción antes del plazo fijado en el punto anterior, teniendo en cualquier caso como plazo máximo para inscribirse en la prueba, la hora marcada como final de las Verificaciones Administrativas Previas.

Todo participante que, habiendo formalizado su preinscripción en una prueba del Campeonato de Castilla y León de Karting 2024, no acudiera a la misma sin causa justificada ni comunicación previa al Organizador, será penalizado con 15 Euros en el importe de inscripción de la siguiente prueba del Campeonato a la que se inscriba.

3) PRUEBAS PUNTUABLES

El Campeonato de Castilla y León "MINI" se celebrará a 8 carreras, a celebrarse en CUATRO PRUEBAS.

4) RESULTADOS A RETENER

Para obtener la clasificación final del Campeonato de Castilla y León "MINI" se totalizará el número de puntos conseguidos por los deportistas en la totalidad de las pruebas disputadas menos una carrera, independientemente que esta sea disputada o no.

A efectos de clasificación general final, será obligatorio retener el resultado de las pruebas en las cuales un competidor y/o piloto hayan sido excluidos por cualquier motivo de índole técnica o deportiva, una vez agotadas todas las vías de apelaciones y recursos. Asimismo, se tendrán en cuenta como resultados a retener los derivados de la no participación de un competidor y/o piloto en alguna de las pruebas del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, fruto del cumplimiento de sanciones. (Véase art. 47 del Reglamento Deportivo del Campeonato de Castilla y León de Karting 2024).

5) NEUMÁTICOS. La marca y compuesto autorizado para la categoría MINI, serán:

- **SECO: LCONT LH05**
- **LLUVIA: LCONT LH04**



REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECÍFICO DEL CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEÓN DE KARTING 2024

CATEGORÍA MINI NOVEL

El Reglamento Técnico Especifico MINI , junto con el Reglamento Técnico del Campeonato de Castilla y León de Karting, será aplicable a la categoría MINI NOVEL.

En caso de duda o interpretación, prevalecerá la normativa del Reglamento Técnico del Campeonato de Castilla y León de Karting.

Además, cualquier modificación o cualquier montaje que tenga por consecuencia alterar un valor reglamentario o impedir su control, se presume como fraudulento y está, por tanto, prohibido.

Solamente serán admitidos en esta categoría los pilotos que no hayan disputado a fecha de 1 de enero de 2024 más de dos pruebas de un Campeonato regional o Nacional dentro de la categoría Mini.

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECÍFICO DEL CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEÓN DE KARTING 2024 CATEGORÍA JUNIOR

1) PILOTOS ADMITIDOS

El Campeonato de Castilla y León JUNIOR está reservado a deportistas provistos de licencia JUNIOR o similar que no superen la edad establecida por la RFEDA para la categoría, a criterio de FACYL o "IT-C - JUNIOR" o los pilotos autorizados por la FACYL previa solicitud.

2) DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los derechos de inscripción para la Prueba se establecen en:

- 80 Euros para todos aquellos participantes que formalicen su preinscripción antes de las 17:00 horas del **lunes** inmediatamente anterior a la disputa de la prueba-
- 95 Euros para todos aquellos participantes que no formalicen su preinscripción antes del plazo fijado en el punto anterior, teniendo en cualquier caso como plazo máximo para inscribirse en la prueba, la hora marcada como final de las Verificaciones Administrativas Previas.

Todo participante que, habiendo formalizado su preinscripción en una prueba del Campeonato de Castilla y León de Karting 2024, no acudiera a la misma sin causa justificada ni comunicación previa al Organizador, será penalizado con 15 Euros en el importe de inscripción de la siguiente prueba del Campeonato a la que se inscriba.

3) PRUEBAS PUNTUABLES

El Campeonato de Castilla y León "JUNIOR" se celebrará a 8 carreras, a celebrarse en CUATRO PRUEBAS.

4) RESULTADOS A RETENER

Para obtener la clasificación final del Campeonato de Castilla y León "JUNIOR" se totalizará el número de puntos conseguidos por los deportistas en la totalidad de las pruebas disputadas menos una carrera, independientemente que esta sea disputada o no.

A efectos de clasificación general final, será obligatorio retener el resultado de las pruebas en las cuales un competidor y/o piloto hayan sido excluidos por cualquier motivo de índole técnica o deportiva, una vez agotadas todas las vías de apelaciones y recursos. Asimismo, se tendrán en cuenta como resultados a retener los derivados de la no participación de un competidor y/o piloto en alguna de las pruebas del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, fruto del cumplimiento de sanciones. (Véase art. 47 del Reglamento Deportivo del Campeonato de Castilla y León de Karting 2024).

5) NEUMÁTICOS. La marca y compuesto autorizado para la categoría JUNIOR serán:

- **SECO: LCONT LO**
- **LLUVIA: LCONT SV1**



KARTING 2024. Reglamento Deportivo



La utilización del neumático de Mangas Oficiales queda supeditada al artículo 25.8 del Reglamento Deportivo del Campeonato de Castilla y León de karting 2024.

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECÍFICO DEL CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEÓN DE KARTING 2024 CATEGORÍA SENIOR

1) PILOTOS ADMITIDOS

El Campeonato de Castilla y León SENIOR está reservado a deportistas provistos de licencia SENIOR o similar, a criterio de FACYL, "ITC-SENIOR", "ITC- Restringida" "ITB" o "IT-A" o los pilotos autorizados por la FACYL previa solicitud.

2) DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los derechos de inscripción para la Prueba se establecen en:

- 80 Euros para todos aquellos participantes que formalicen su preinscripción antes de las 17:00 horas del **lunes** inmediatamente anterior a la disputa de la prueba-
- 95 Euros para todos aquellos participantes que no formalicen su preinscripción antes del plazo fijado en el punto anterior, teniendo en cualquier caso como plazo máximo para inscribirse en la prueba, la hora marcada como final de las Verificaciones Administrativas Previas.

Todo participante que, habiendo formalizado su preinscripción en una prueba del Campeonato de Castilla y León de Karting 2024, no acudiera a la misma sin causa justificada ni comunicación previa al Organizador, será penalizado con 15 Euros en el importe de inscripción de la siguiente prueba del Campeonato a la que se inscriba.

3) PRUEBAS PUNTUABLES

El Campeonato de Castilla y León "SENIOR" se celebrará a 8 carreras, a celebrarse en CUATRO PRUEBAS.

4) RESULTADOS A RETENER

Para obtener la clasificación final del Campeonato de Castilla y León "SENIOR" se totalizará el número de puntos conseguidos por los deportistas en la totalidad de las pruebas disputadas menos una carrera, independientemente que esta sea disputada o no.

A efectos de clasificación general final, será obligatorio retener el resultado de las pruebas en las cuales un competidor y/o piloto hayan sido excluidos por cualquier motivo de índole técnica o deportiva, una vez agotadas todas las vías de apelaciones y recursos. Asimismo, se tendrán en cuenta como resultados a retener los derivados de la no participación de un competidor y/o piloto en alguna de las pruebas del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, fruto del cumplimiento de sanciones. (Véase art. 47 del Reglamento Deportivo del Campeonato de Castilla y León de Karting 2024).

5) NEUMÁTICOS . La marca y compuesto autorizado para la categoría SENIOR, serán:

- **SECO: LCONT LO**
- **LLUVIA: LCONT SV1**

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECÍFICO DEL CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEÓN DE KARTING 2024 CATEGORÍA KZ

1) PILOTOS ADMITIDOS

El Campeonato de Castilla y León KZ está reservado a deportistas provistos de licencia SENIOR o similar, a criterio de FACYL, "ITC-SENIOR", "ITB" o "ITA" o los pilotos autorizados por la FACYL previa solicitud.

2) DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los derechos de inscripción para la Prueba se establecen en:

- 80 Euros para todos aquellos participantes que formalicen su preinscripción antes de las 17:00 horas del **lunes** inmediatamente anterior a la disputa de la prueba-
- 95 Euros para todos aquellos participantes que no formalicen su preinscripción antes del plazo fijado en el punto anterior, teniendo en cualquier caso como plazo máximo para inscribirse en la prueba, la hora marcada como final de las Verificaciones Administrativas Previas.

Todo participante que, habiendo formalizado su preinscripción en una prueba del Campeonato de Castilla y León de Karting 2024, no acudiera a la misma sin causa justificada ni comunicación previa al Organizador, será penalizado con 15 Euros en el importe de inscripción de la siguiente prueba del Campeonato a la que se inscriba.

3) PRUEBAS PUNTUABLES

El Campeonato de Castilla y León "KZ" se celebrará a 8 carreras, a celebrarse en CUATRO PRUEBAS.

4) RESULTADOS A RETENER

Para obtener la clasificación final del Campeonato de Castilla y León "KZ" se totalizará el número de puntos conseguidos por los deportistas en la totalidad de las pruebas disputadas menos una carrera, independientemente que esta sea disputada o no.

A efectos de clasificación general final, será obligatorio retener el resultado de las pruebas en las cuales un competidor y/o piloto hayan sido excluidos por cualquier motivo de índole técnica o deportiva, una vez agotadas todas las vías de apelaciones y recursos. Asimismo, se tendrán en cuenta como resultados a retener los derivados de la no participación de un competidor y/o piloto en alguna de las pruebas del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, fruto del cumplimiento de sanciones. (Véase art. 47 del Reglamento Deportivo del Campeonato de Castilla y León de Karting 2024).

5) NEUMÁTICOS . La marca y compuesto autorizado para la categoría KZ, serán:

- **SECO: LCONT LO**
- **LLUVIA: LCONT SV1**



KARTING 2024. Reglamento Deportivo



La utilización del neumático de Mangas Oficiales queda supeditada al artículo 25.8 del Reglamento Deportivo del Campeonato de Castilla y León de karting 2024.



REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECÍFICO DEL CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEÓN DE KARTING 2024 CATEGORÍA KZ2

El Reglamento Técnico Especifico KZ , junto con el Reglamento Técnico del Campeonato de Castilla y León de Karting, será aplicable a la categoría KZ2.

En caso de duda o interpretación, prevalecerá la normativa del Reglamento Técnico del Campeonato de Castilla y León de Karting.

Además, cualquier modificación o cualquier montaje que tenga por consecuencia alterar un valor reglamentario o impedir su control, se presume como fraudulento y está, por tanto, prohibido.

Solamente serán admitidos en esta categoría los pilotos que hayan nacido con anterioridad al año 1993, este inclusive.

ANEXO I

RESUMEN DE PENALIZACIONES

ART.	HECHO PUNIBLE	OCASIÓN	SANCIÓN APLICABLE
3	Licencias. Carencia o uso fraudulento	Todas	Comunicación al Juez Único de Competición (JUC)
4.3	Responsabilidad del Competidor del cumplimiento del Reglamento por parte de personas relacionadas.	Todas	Comunicación al Juez Único de Competición (JUC)
4.3	Conducta contraria al espíritu deportivo y al correcto desarrollo del Campeonato	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la descalificación del Campeonato
4.6	Interceptar o difundir las comunicaciones entre los oficiales de la prueba. Portar dispositivos en la misma frecuencia o canal que las emisoras de los oficiales de la prueba	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la descalificación del Campeonato
10	No portar la publicidad obligatoria	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos. Como norma general, multa de 150 Euros.
12	Entrenar o participar en las fechas prohibidas por este artículo	Todas	No autorizado a tomar la salida en la prueba correspondiente.
14	Incumplimiento de la normativa de los números de carrera y nombre del piloto	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
16.5	No estar localizable el Competidor o su representante durante toda la celebración de la prueba.	Todas	25 Euros
16.7	No respetar las banderas de señalización	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
16.7	No atender a bandera negra / naranja	Todas	Anulación de tiempos en Entrenamientos Cronometrados. Exclusión de la manga o carrera.
16.7	Salir a pista antes de la autorización de los Comisarios Técnicos	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.

ART.	HECHO PUNIBLE	OCASIÓN	SANCIÓN APLICABLE
16.7	No atender a la bandera de Piloto Doblado	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de carrera.
16.9	No atender a las banderas amarillas	Entrenamientos Mangas y carreras	Pérdida del mejor tiempo conseguido. A criterio de los Comisarios Deportivos. Mínimo: 5 segundos
17.2	Causar un incidente. Conducción antideportiva	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a anulación de tiempos en Entrenamientos Cronometrados o a la exclusión de la carrera.
17.2.1	Ganar posición mediante maniobra no reglamentaria	Todas	Con carácter general, pérdida de la posición obtenida o a criterio de los Comisarios Deportivos según el agravio al piloto perjudicado
18.2	Incumplimiento de la normativa sobre Entrenamientos Privados	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos. Mínimo: 250 Euros Máximo: No autorizado a tomar la salida en la prueba correspondiente.
18.3	Incumplimiento norma de instalación en Paddock.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos. Mínimo: 250 Euros
18.7	Infracciones cometidas durante los Entrenamientos Privados.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos.
19.2	No conservar los aparatos oficiales de cronometraje	Todas	Hasta 350 Euros
19.7	No tener instalados los elementos de cronometraje	Entrenamientos Privados y Libres	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
		Entrenamientos cronometrados	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI. Por norma general, anulación de tiempos
		Carreras	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI. Como norma general, clasificado en última posición.

ART.	HECHO PUNIBLE	OCASIÓN	SANCIÓN APLICABLE
19.7	Incumplimiento normativa de instalación, funcionamiento, mantenimiento y estado de conservación de los sistemas oficiales de control.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
19.8	Instalar y/o utilizar sistemas de telemetría u otros.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
20.1	Incumplimiento normativa de utilización e instalación de elementos en el Paddock.	Todas	Importe de la factura de las reparaciones.
20.4	Incorrecta utilización de los pases	1ª 2ª 3ª	25 Euros 50 Euros 100 Euros
20.5	Utilizar aparatos que produzcan llamas o chispas.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
20.6	Circular por el Paddock con motocicletas, patinetes, scooters, karts, etc.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos. Mínimo: 25 Euros
21.1.1	No llevar el piloto los elementos de seguridad durante toda la prueba	Todas	No autorizado a tomar la salida o Exclusión de la carrera.
21.1.3	Repostar en un lugar distinto al autorizado.	Entrenamientos Manga/Carrera	Anulación de tiempos Exclusión
21.1.4	No disponer del extintor obligatorio de 3 Kg.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos. Máximo: 175 Euros
21.1.5	Abandonar el circuito sin autorización	Todas	50 Euros
21.1.6	No pasar el reconocimiento médico o reincorporarse sin autorización.	Entrenamientos Manga/Carrera	No autorizado a tomar la salida o Anulación de tiempos. No autorizado a tomar la salida o Exclusión
21.2.1	Circular fuera de la pista en las condiciones establecidas en este artículo.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
21.2.2	No circular con las debidas precauciones	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
21.2.3	Recibir ayuda del mecánico.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a anulación de tiempos en Entrenamientos Cronometrados o a la exclusión de la Carrera.

ART.	HECHO PUNIBLE	OCASIÓN	SANCIÓN APLICABLE
21.2.4	Conducir en dirección contraria a la carrera	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a anulación de tiempos en Entrenamientos Cronometrados o a la exclusión de la Carrera, atendiendo a la gravedad de los hechos.
21.2.5	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, anulación de tiempos en Entrenamientos Cronometrados o de la exclusión de la Carrera.
21.3.1	No avisar de su intención de abandonar la pista, o abandonarla entrañando peligro.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
21.3.2	Empujar el kart por la pista.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
21.3.4	Reemprender la marcha con ayuda exterior.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos. Como norma general, anulación de tiempos en Entrenamientos Cronometrados o de la exclusión de la Carrera.
21.3.4	Reincorporarse a la pista entorpeciendo a otros pilotos.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
21.3.4	No sacar el kart de la pista y/o entorpecer a los Comisarios para hacerlo.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
21.3.4	Reincorporarse a la pista tras haber recibido asistencia externa y obtener ventaja por ello.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a anulación de tiempos en Entrenamientos Cronometrados o a la exclusión de la Carrera, atendiendo a la gravedad de los hechos.
21.3.5	No seguir las instrucciones de los oficiales.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
21.4	Conducir fuera de los límites de la pista.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Exclusión.
21.4.1	No ceder el paso.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.

ART.	HECHO PUNIBLE	OCASIÓN	SANCIÓN APLICABLE
21.4.1	Repetición de maniobras prohibidas en este artículo.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a anulación de tiempos en Entrenamientos Cronometrados o a la exclusión de la Carrera.
21.4.2	Repetición de faltas graves, o falta de dominio del vehículo.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a anulación de tiempos en Entrenamientos Cronometrados o a la exclusión de la Carrera.
21.4.3	Provocar contactos o colisiones.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la Carrera.
21.4.5	Efectuar ensayos de salida en zona prohibida.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la Carrera si ha entrañado peligro inminente para los otros participantes.
21.4.6	Efectuar maniobras de zig-zag para calentar los neumáticos más allá de la zona permitida.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
21.4.6	Efectuar maniobras de zig-zag para calentar los neumáticos más allá de la zona permitida, entrañando peligro inminente para el resto de los participantes.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la Carrera, incluso si es la primera vez que se produce.
21.4.7	Circulación innecesariamente lenta, errática o que pueda poner en peligro al resto	Entrenamientos Privados y Libres	Anulación mejor vuelta
		Entrenamientos cronometrados	Anulación mejor vuelta
		Carreras	Mínimo 3 segundos de penalización, pudiendo llegar a la exclusión de la carrera
21.5	Carenado delantero en posición incorrecta	Al finalizar Entrenamientos Cronometrados	Anulación mejor vuelta
		Al finalizar Carreras	5 segundos de penalización

ART.	HECHO PUNIBLE	OCASIÓN	SANCIÓN APLICABLE
21.5	Reposicionar o recolocar intencionadamente el carenado delantero	Todas	Exclusión de la Prueba
22.3	Pasar las verificaciones fuera del horario previsto (con autorización de los Comisarios Deportivos).	Todas	15 Euros
23.3	No pasar las Verificaciones Administrativas.	Todas	No autorizado a tomar la salida.
24.1	No pasar las Verificaciones Técnicas Previas.	Todas	No autorizado a tomar la salida o Exclusión.
24.2.1	No presentar Ficha de Homologación del chasis en las condiciones previstas en este artículo	Todas	No autorizado a tomar la salida o Exclusión.
24.2.2	No llevar colocados los números, así como las publicidades obligatorias.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
24.2.3	No cumplimentar en su totalidad el Pasaporte Técnico.	Todas	No autorizado a verificar.
24.2.3	No entregar pasaporte técnico ni de neumáticos en el momento mencionado en este artículo.	Todas	No autorizado a tomar la salida
24.2.5	Infracción al procedimiento de marcaje y/o precintaje.	Entrenamientos Manga/Carrera	Anulación de tiempos Exclusión de la Manga y/o Carrera.
24.2.2.1	No montar tuercas para facilitar precintaje motor	Si se instalan en el Parque Cerrado sin salir del mismo Si no se instalan	Amonestación verbal Anulación de tiempos en entrenamientos cronometrados / Exclusión en carrera
24.2.6	Cambio de material	Todas	Exclusión.

ART.	HECHO PUNIBLE	OCASIÓN	SANCIÓN APLICABLE
24.4	Infracciones de carácter técnico.	Entrenamientos Manga/Carrera 1 Manga/Carrera 2	A criterio de los CCDD. Como norma general, anulación de tiempos. Como norma general Exclusión de la Manga y/o Carrera y anulación de tiempos en cronos. Como norma general Exclusión de la prueba.
25.1	Acceder a boxes por un lugar distinto al establecido en este artículo.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
25.2	Recibir ayuda externa a partir de la línea amarilla.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a anulación de tiempos en Entrenamientos Cronometrados o a la exclusión de la Carrera.
25.5	Infracción al procedimiento de pesaje.	Entrenamientos Manga/Carrera	Por falta de 500 gramos o inferior: 1 segundo. Por falta de más de 500 gramos: anulación de tiempos. Por falta de 500 gramos o inferior: 3 segundos Por falta de más de 500 gramos hasta 1 Kg: 10 segundos. Por falta de más de 1 Kg.: Exclusión
25.8.5	Utilización de un neumático comodín no marcado / registrado previamente y autorizado a utilizar	Todas	5 segundos por cada comodín no marcado
25.9.1	Montaje de neumáticos distintos a los verificados/marcados	Entrenamientos Manga/Carrera	No autorizado a tomar la salida o Anulación de tiempos. No autorizado a tomar la salida o Exclusión de la Manga y/o Carrera.

ART.	HECHO PUNIBLE	OCASIÓN	SANCIÓN APLICABLE
25.9.3	Manipulación o alteración indebida de neumáticos	Entrenamientos Manga/Carrera	No autorizado a tomar la salida o Anulación de tiempos. No autorizado a tomar la salida o Exclusión de la Manga y/o Carrera.
26.1	Utilizar un combustible no autorizado. Manipulación o alteración indebida del combustible.	Entrenamientos Manga/Carrera	No autorizado a tomar la salida o Anulación de tiempos. No autorizado a tomar la salida o Exclusión de la Manga y/o Carrera.
27.2	No asistir al Briefing.	1ª vez/año 2ª vez/año 3ª vez/año	Amonestación. 20 Euros No autorizado a tomar la salida.
31.3	Utilizar neumáticos slicks y lluvia simultáneamente.	Entrenamientos Manga/Carrera	No autorizado a tomar la salida o Anulación de tiempos. No autorizado a tomar la salida o Exclusión de la Manga y/o Carrera.
32.2	Infracciones cometidas durante los Entrenamientos Oficiales NO Cronometrados o Warm Up.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
33.2.6	Recibir ayuda en lugar prohibido por este artículo.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a anulación de tiempos en Entrenamientos
33.7	Molestar o entorpecer la marcha a otro competidor durante los entrenamientos cronometrados	Todas	Con carácter general, anulación de la mejor vuelta o a criterio de los CCDD según agravio al piloto perjudicado
34.3	No informar oficialmente al Director de Carrera de la imposibilidad de tomar la salida.	Todas	Mínimo 50 Euros
36	Infracciones al Procedimiento de Salida.		Todas las sanciones por el Procedimiento de Salida podrán ser aumentadas en múltiplos de 5 segundos, pudiendo llegar a la Exclusión en función de la gravedad de los hechos.




ART.	HECHO PUNIBLE	OCASIÓN	SANCIÓN APLICABLE
36.1.1	No respetar los tiempos de formación de PreParrilla.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, según artículo 12.3 CDI.
36.3.2	Efectuar ensayos de salida en zona prohibida.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la exclusión de la Carrera, incluso si es la primera vez que se produce.
36.4.2	Recibir ayuda exterior una vez tomada la salida en la vuelta de formación.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a anulación de tiempos en Entrenamientos Cronometrados o a la exclusión de la Carrera.
36.4.4	Adelantar después de la línea roja.	Todas	Mínimo 3 segundos.
36.4.5	Recuperar la posición dejándose adelantar por el pelotón.	Todas	Exclusión
36.4.6	No utilizar el desarrollo de la pista para recuperar la posición-	Todas	Exclusión
36.4.9	Superar la velocidad de aproximación hacia la línea de salida.	Todas	1 segundo por cada 2 Km/h de exceso, con un máximo de 10 segundos.
36.4.11	Salida parcial del pasillo.	Todas	Mínimo 3 segundos
36.4.11	Salida integral del pasillo.	Todas	Mínimo 10 segundos
36.4.11	Cambiar de línea antes de la salida.	Todas	10 segundos
36.4.11	Provocar golpes o empujones durante la vuelta de formación.	Todas	A criterio de los CCDD Mínimo 1 segundo.
36.4.11	No respetar la distancia de seguridad respecto al kart que le precede.	Todas	A criterio de los CCDD Mínimo 1 segundo.

ART.	HECHO PUNIBLE	OCASIÓN	SANCIÓN APLICABLE
36.5.2	Recibir ayuda exterior.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a anulación de tiempos en Entrenamientos Cronometrados o a la exclusión de la Carrera.
36.5.6	No colocarse correctamente sobre las marcas de la parrilla de salida.	Todas	A criterio de los CCDD Mínimo 3 segundos.
36.5.13	Provocar voluntariamente una salida retrasada (VUELTA DE FORMACIÓN ADICIONAL) y no tomar la salida desde el final de la parrilla.	Todas	A criterio de los CCDD Mínimo 10 segundos.
36.6.2	Adelantarse a la señal de salida.	Todas	A criterio de los CCDD Mínimo 3 segundos.
39.2.1.2 b)	Adelantar con bandera roja	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos. Como norma general, anulación de tiempos en Entrenamientos Cronometrados o de la exclusión de la Carrera.
40.4	Infracciones a lo dispuesto durante la vuelta de desaceleración.	Todas	A criterio de los CCDD Mínimo 100 Euros.
41.5	No llevar el kart en el momento y lugares establecidos en este artículo.	Entrenamientos	Anulación de tiempos.
		1ª Carrera	Exclusión de carrera y anulación de tiempos en Entrenamientos Cronometrados
		2ª Carrera	Exclusión de la Prueba.
41.6	Retirar el kart antes de la apertura del Parque Cerrado. No permitir la verificación de cualquier elemento.	Entrenamientos	Anulación de tiempos.
		1ª Carrera	Exclusión de carrera y anulación de tiempos en Entrenamientos Cronometrados
		2ª Carrera	Exclusión de la Prueba.
45	No devolver el trofeo en las condiciones previstas en este artículo.	Todas	A criterio de los CCDD Mínimo 75 Euros.

ANEXO II

SISTEMAS DE CRONOMETRAJE COMPATIBLES

MODELO TRANSPONDER	IMAGEN
<p>Tranx 160</p> <p>Sigue siendo compatible con el sistema utilizado en el CEK. No obstante, transponder con más de diez años de antigüedad pueden presentar problemas de fiabilidad, así como de autonomía o carga</p>	
<p>Tranx 160</p> <p>Sigue siendo compatible con el sistema utilizado en el CEK. No obstante, los Transponders con más de cinco años de antigüedad pueden presentar problemas de fiabilidad, así como de autonomía o de carga.</p>	
<p>Variante de Tranx 160 a batería del kart</p> <p>Alimentado por la batería del vehículo, no por la interna del dispositivo. Es necesario revisar la conexión a la batería. En caso de que el cable de conexión se suelte o se rompa, se pierdn todos los datos.</p>	
<p>MyLaps Kart Classic Transponder</p> <p>Sustituye al Tranx 160. Compatible con el sistema usado en el CEK. Sólo precisa prestar atención al nivel de carga de la batería del dispositivo para usarlo durante toda la duración del meeting.</p>	
<p>MyLaps Flex Kart Transponder</p> <p>Compatible con el sistema utilizado en el CEK. Tiene un sistema de suscripción por 1, 2 ó 5 años.</p>	

MODELO TRANSPONDER	IMAGEN
<p>MyLaps X2 Transpoder Kart</p> <p>Sustituye al modelo Flex. También sistema de suscripción por 1, 2 ó 5 años.</p>	
<p>MyLaps TR2 Transponder Kart</p> <p>El transponder TR2 es el nuevo transponder de MyLaps para 2020. Mantiene el sistema de suscripción por 1, 2 ó 5 años. La gestión de la suscripción se realiza mediante bluetooth y la app Speedhive. Mejorando en este sentido al X2.</p>	
<p>MyLaps TR2 Go Transponder Kart</p> <p>El transponder TR2 Go es un nuevo modelo disponible para 2021. Vuelve al sistema tradicional sin suscripciones, aunque convive en catalogo con los transponder de suscripción.</p>	

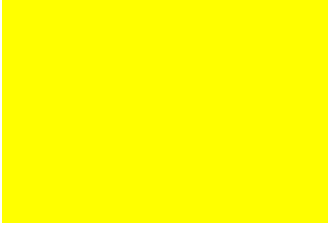
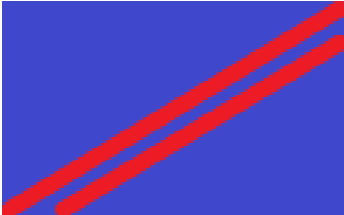
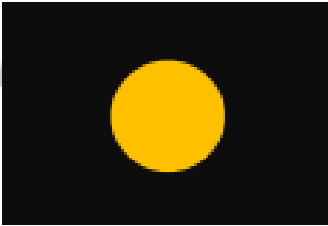
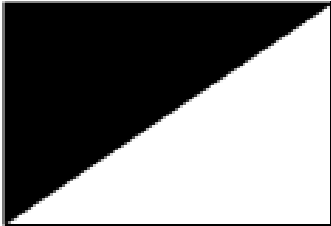
ANEXO III

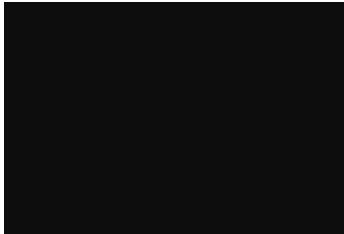
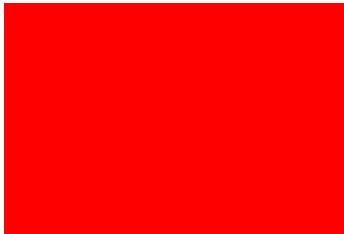

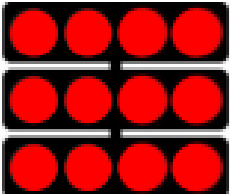
BANDERAS DE AVISO Y SEÑALIZACIÓN EN PISTA

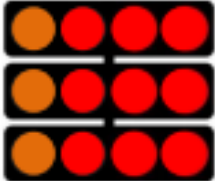


BANDERAS	SIGNIFICADO
	<p>La bandera verde indicará el inicio y la apertura de preparrilla con salida a pista</p>
	<p>La bandera Nacional significa el inicio de una Manga Oficial</p>
	<p>La bandera a cuadros significa el fin de una tanda. Dirigirse a la zona de pesaje sin adelantar a karts que fueran a ser doblados antes de la bandera a cuadros</p>
	<p>La bandera azul y amarilla conjunta significa que debe aminorarse la marcha por los puestos de Oficiales, bien por el procedimiento de salida de una Carrera o por la finalización de una Manga, camino a la zona de pesaje</p> <p>La doble bandera amarilla y azul se podrá compaginar con la bandera digital BOX</p>

FACYL
FEDERACION DE AUTOMOVILISMO DE CASTILLA Y LEON

	<p>La bandera amarilla significa que en la siguiente zona hay un vehículo parado o la pista puede contener algún obstáculo, con lo cual debe aminorarse la marcha hasta pasar dicha zona de peligro, quedando totalmente prohibido adelantar al kart precedente</p>
	<p>La bandera azul con franjas rojas diagonales significa que al kart que se le muestre va a perder una vuelta con la cabeza de carrera, este debe dirigirse a la zona de báscula y abandonar la Carrera. Esta bandera se mostrará con el dorsal del kart apercebido</p>
	<p>La bandera negra con un círculo naranja informa al piloto que su kart tiene problemas mecánicos que lo ponen a él o a otros pilotos en situación de riesgo y significa que debe dirigirse a la zona de pesaje. Esta bandera se mostrará con el dorsal del kart apercebido</p>
	<p>La bandera negra y blanca o de preaviso advierte a un piloto sobre una o varias conductas inadecuadas. Esta bandera se mostrará con el dorsal del kart apercebido</p>

	<p>La bandera negra informa a un piloto de su exclusión en la Manga. Debe dirigirse a la zona de báscula. Esta bandera se mostrará con el dorsal del kart apercebido</p>
	<p>La bandera roja agitada significa que debe aminorarse la marcha y seguir las indicaciones de los comisarios, generalmente hasta encontrar una bandera roja fija.</p> <p>La bandera roja fija indica que debe detenerse inmediatamente el kart en el puesto que es mostrada</p>
	<p>La bandera azul significa que en el caso de autorizarse los pilotos doblados, este va a perder una vuelta con la cabeza de carrera. Deberá facilitar en todo momento el adelantamiento sin ponerse en riesgo tanto a él como a los karts que le van a doblar</p>
	<p>Semáforo con las luces rojas encendidas, el procedimiento de salida está en marcha, al apagarse se da por iniciada la carrera (sustituye al procedimiento con la bandera nacional)</p> <p>En la categoría KZ con salida parada podría realizarse secuencia de luces rojas antes del apagado total de las mismas</p>

	<p>Semáforo con las luces rojas encendidas y luces naranjas (posiblemente intermitentes) al mismo tiempo. Salida abortada, debe darse una vuelta más de formación y seguir las indicaciones de los Oficiales</p>
---	--

Pole Position
CRONOSPORT