



Real Federación Española
de Automovilismo



E-KARTING SPANISH OPEN 2021

REGLAMENTO DEPORTIVO

MODIFICADO 19 de Julio de 2021



1. REGLAMENTO.....	2	23. VERIFICACIONES - DOCUMENTACIÓN.....	22
2. ASPIRANTES.....	2	24. VERIFICACIONES TÉCNICAS.....	22
3. LICENCIAS.....	2	25. ZONAS DE ACCESO Y PARQUE DE SERVICIO.....	26
4. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES.....	3	26. BRIEFING.....	30
5. ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS.....	4	27. COMPOSICIÓN DE LA PRUEBA.....	31
6. REGLAMENTO PARTICULAR.....	4	28. KARTS ADMITIDOS EN PISTA.....	31
7. KART.....	5	29. DISTANCIAS A RECORRER.....	31
8. INSCRIPCIONES.....	5	30. SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA).....	31
9. SEGUROS.....	8	31. ENTRENAMIENTOS LIBRES.....	32
10. PUBLICIDAD.....	8	32. ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS	32
11. CALENDARIO DE PRUEBAS.....	8	33. PARRILLA DE SALIDA.....	35
12. CELEBRACIÓN PRUEBAS PUNTUABLES.....	8	34. PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA PARA	ENTRENAMIENTOS LIBRES, ENTRENAMIENTOS
13. ANULACIÓN DE UNA PRUEBA.....	8	OFICIALES CRONOMETRADOS, CARRERAS PRE-FINAL Y	FINAL.....
14. NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DE PILOTO....	9	35. PROCEDIMIENTO DE SALIDA.....	38
15. OFICIALES.....	9	36. CARRERAS: PREFINALES Y FINAL.....	43
16. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS	CONCURSANTES.....	37. LLEGADA.....	48
17. INCIDENTES, SANCIONES Y PENALIZACIONES.....	12	38. PARQUE CERRADO.....	48
18. ENTRENAMIENTOS PRIVADOS.....	14	39. CLASIFICACIÓN.....	49
19. CRONOMETRAJE – TELEMETRÍA – SISTEMAS	OFICIALES DE CONTROL.....	40. DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS.....	50
20. DISCIPLINA GENERAL EN Paddock.....	16	41. ENTREGA DE PREMIOS.....	51
21. DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD.....	17	42. PREMIOS.....	52
22. VERIFICACIONES.....	21	43. RECLAMACIONES Y APELACIONES.....	52
		44. CLASIFICACIONES.....	52

Los artículos de carácter general recogidos en los Reglamentos del eKarting Spanish Open son de obligado cumplimiento para todas las pruebas de la especialidad correspondiente.

Una vez aprobado el citado Reglamento, el eKarting Spanish Open procederá a publicar el mismo en su página Web.

1. REGLAMENTO

1.1 PLAY AND DRIVE con la aprobación de la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA) organiza para el año 2021 el ***eKarting Spanish Open***.

2. ASPIRANTES

2.1 Se establecen las dos categorías siguientes:

~~- **Categoría Junior:** reservado a deportistas provistos de licencia “JR” o similar a criterio de la RFEDA, o “IT-C – Junior”, y que durante la temporada cumplan 12, 13, 14 años. Los pilotos que cumplan 15 años en el año no serán admitidos en esta categoría.~~

- **Categoría Senior:** reservado a deportistas provistos de licencia “Senior” o similar a criterio de la RFEDA, “ITC- Restringida”, “ITC-Sénior”, “ITB” o “IT-A”, y que durante la temporada cumplan un mínimo de 14 años.

2.2 Podrán participar pilotos en posesión de licencias expedidas por cualquier federación nacional reconocida por la FIA, siempre que las mismas sean válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y que cumplan los requisitos establecidos por la FIA y el eKarting Spanish Open. Incluyendo la preceptiva autorización de la federación de origen.

3. LICENCIAS

3.1 Todos los concursantes, deportistas y oficiales deberán ser titulares de la licencia correspondiente expedida por la federación nacional y válida para el año en curso

SEGURO:

a) Que la licencia está cubierta por el seguro obligatorio a que se refiere el art. 59.2. de la Ley del Deporte.

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 tipo de competiciones oficiales que se desarrollen en cualquiera de los países de la Unión Europea o países asimilados de la 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 40 años cumplidos en el momento de la realización del Certificado médico, deberá aportar un ELECTROCARDIOGRAMA al Certificado médico.

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

4. OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

4.1 Todos los concursantes y deportistas participantes en los eventos citados anteriormente se inscriben en nombre propio y, en su caso, en el de las personas que formen parte de sus equipos, debiendo observar –por orden de prelación- las siguientes disposiciones:

a.) Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España (PCCCTCE). En lo que no contravenga los específicos de karting.

b.) El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Karting

c.) El Reglamento Técnico del Campeonato de España de Karting

d.) El Reglamento Deportivo del eKarting Spanish Open.

e.) El Reglamento Técnico del eKarting Spanish Open.

f.) El Reglamento Particular de la Prueba.

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

4.3 Es responsabilidad de los concursantes asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones del Código Deportivo Internacional, así como de los demás Reglamentos aplicables.

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

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

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

5. ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS

5.1 Las pruebas se realizarán en circuitos homologados por la CIK-FIA o RFEDA.

5.2 El Organizador de la prueba deberá ser elegido por eKarting Spanish Open.

5.3 Si por cualquier motivo le fuera retirado el permiso de organización para realizar la prueba, el eKarting Spanish Open podrá designar otro Organizador para la misma.

6. REGLAMENTO PARTICULAR

6.1 Será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE.

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

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

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

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

7. KART

7.1 Los karts admitidos a participar en el eKarting Spanish Open, serán los definidos en el Reglamento Técnico.

8. INSCRIPCIONES

8.1 Obligatoriedad de inscripción

Los concursantes que deseen participar deberán inscribirse obligatoriamente a la totalidad del eKarting Spanish Open.

No se admitirá –excepto autorización expresa del eKarting Spanish Open - la inscripción de un mismo kart y/o piloto en más de una competición de la misma prueba.

8.2 Inscripción al eKarting Spanish Open

Los concursantes que deseen participar en el eKarting Spanish Open deberán previamente enviar el boletín de inscripción y adjuntar además su palmarés deportivo. En el boletín de inscripción el concursante deberá comprometerse a participar en todas las pruebas de la temporada.

Toda información 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.

La organización procederá a confeccionar, por riguroso orden de recepción de inscripciones, la lista de concursantes preseleccionados hasta alcanzar las 12 plazas disponibles ~~para cada categoría~~.

Los concursantes que hayan quedado fuera por solicitar la inscripción después de los 12 primeros ~~de cada categoría~~ pasarán a formar parte de la lista de espera que se formará también por orden de recepción de inscripciones.

A medida que los 12 primeros concursantes ~~de cada categoría~~ hayan realizado su preinscripción, PLAY AND DRIVE se pondrá en contacto con ellos para confirmarles su preselección y para que puedan formalizar el pago de la fianza según se describe a continuación.

Una vez realizada la inscripción y confirmada por parte de PLAY AND DRIVE la disponibilidad de la plaza, los 12 concursantes tendrán hasta **10 días** para realizar el pago de una fianza de **1.000 €** en

concepto de reserva de plaza para el eKarting Spanish Open. Esta fianza quedará en posesión del organizador hasta la realización de la última prueba. Esta fianza también servirá como garantía de pago para cubrir parcialmente las posibles reparaciones del material prestado ante accidentes.

El importe de dicha fianza será enviado al Organizador mediante transferencia bancaria a:

PLAY AND DRIVE, SL
IBAN: ES24 2085 2052 0003 3083 3472
Ibercaja BIC: CAZRES2Z

Enviando el comprobante de pago a la siguiente dirección email: guillaume.meura@playanddrive.com

En concepto: Indicar el nombre del piloto.

Una vez recibido el pago de dicha fianza, se considerará como inscrito al concursante.

Los concursantes que no realicen el pago de dicha fianza en el plazo establecido perderán su plaza en el eKarting Spanish Open y sus derechos de preinscripción pasarán automáticamente al siguiente en la lista de espera que será debidamente informado por PLAY AND DRIVE, dándole un plazo adicional para realizar el correspondiente pago de la fianza.

El periodo de inscripción al eKarting Spanish Open se cerrará **30 días** antes de la primera carrera de la temporada.

8.4 Costes de inscripción

El importe de la inscripción que da derecho a participar en todas las pruebas del eKarting Spanish Open, se establece en **21.175 € (21% IVA incluido).**

MODALIDAD “Libre” (chasis incluido): Los derechos de inscripción, por prueba, se establecen en **4.235,00 € (21% IVA incluido)**.

MODALIDAD “Equipo” (chasis no incluido): Los derechos de inscripción, por prueba, se establecen en **3.630,00 € (21% IVA incluido)**.

El importe de los derechos de inscripción será enviado a PLAY AND DRIVE mediante transferencia bancaria a:

PLAY AND DRIVE, SL
IBAN: ES24 2085 2052 0003 3083 3472
Ibercaja BIC: CAZRES2Z

Enviando el comprobante de pago a la siguiente dirección email: guillaume.meura@playanddrive.com

Cada concursante deberá realizar el pago al menos **30 días** antes de la celebración de cada prueba.

El concursante que no haya realizado el pago antes de que termine el periodo establecido, perderá los derechos para participar en dicha prueba y en el resto de las pruebas del eKarting Spanish Open que queden por disputar, perdiendo el derecho de devolución de la fianza y pasando dicho derecho de participación al siguiente en la lista de espera.

8.5 Transferencia de derecho de participación

Si un concursante ya inscrito en el eKarting Spanish Open no puede participar en una de las pruebas, puede transferir su derecho de participación a otro concursante de su elección, previo acuerdo con la organización y antes de que termine el periodo de pago establecido para dicha prueba. Los puntos acumulados hasta el momento son intransferibles entre concursantes.

Este derecho de transferencia a una tercera persona tiene preferencia al derecho de inscripción de los concursantes apuntados en la lista de espera.

8.7 Condiciones de la inscripción

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

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

8.8 Listas de inscritos

La relación completa de inscritos, con la adjudicación del número de orden propuesto por PLAY AND DRIVE, deberá ser remitido a la RFEDA, inmediatamente después del cierre de inscripciones.

La RFEDA comunicará a PLAY AND DRIVE la aceptación o modificación a realizar en la lista enviada.

eKarting Spanish Open se reserva el derecho de aceptar la inscripción de manera excepcional de uno o varios concursantes si quedaran plazas libres antes de 4 días de la prueba.

9. SEGUROS

Será de aplicación lo establecido en las PCCCTE.

10. PUBLICIDAD

10.1 Será de aplicación lo establecido en las PCCCTE.

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 I**.

11. CALENDARIO DE PRUEBAS

11.1 El calendario oficial y el número de pruebas de cada Certamen será:

- Carrera 01: ~~29 de agosto de 2021 (CHIVA)~~
- Carrera 02: ~~26 de septiembre de 2021 (ZUERA)~~
- Carrera 01 ~~03~~: 14 de noviembre de 2021 (MOTORLAND)

11.2 El eKarting Spanish Open se reserva el derecho de modificar fechas y lugares de una o varias pruebas del calendario.

12. CELEBRACIÓN PRUEBAS PUNTUABLES

12.1 Desde el lunes de la semana de celebración de una prueba puntuable para el eKarting Spanish Open está prohibido entrenar o participar de cualquier forma y manera en el circuito donde vayan a celebrarse las pruebas.

13. ANULACIÓN DE UNA PRUEBA

13.1 El eKarting Spanish Open se reserva el derecho de anular una competición si el número de inscritos es igual o menor de 8.

14. NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DE PILOTO

14.1 Cada kart llevará el número de carrera correspondiente a la lista aceptada por el eKarting Spanish Open, en todo momento de la prueba, inclusive en los entrenamientos privados previos a la prueba.

14.2 El nombre del piloto, así como la bandera de la nacionalidad de su pasaporte, deberán figurar en la parte delantera de los pontones laterales. La altura mínima de la bandera y de las letras del nombre deberá ser de 3 cm.

La normativa CIK para sus pruebas internacionales, establece que el nombre del piloto aparezca bordado en letras grandes en el mono en la parte superior de la espalda y en cada una de las piernas.

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

15. OFICIALES

15.1 El eKarting Spanish Open podrá designar, al menos, los siguientes oficiales:

- 1 Comisario Deportivo, que actuará como Presidente del Colegio, para cada competición de la prueba.
- 1 Director de Prueba.
- 1 Delegado Técnico para cada competición de la prueba.
- Delegado eKarting Spanish Open.

15.2 El Organizador propondrá los siguientes oficiales y sus nombres serán comunicados al eKarting Spanish Open para su aprobación, si procede:

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

- El Jefe de Servicios Médicos.
- El resto de oficiales.

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

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

16. INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES

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

Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los Concursantes y en todo caso publicadas en el Tablón Oficial de Avisos, que dará fe de la publicación.

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 concursante concreto, le será, además, comunicado inmediatamente y por escrito al mismo.

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

16.5 El concursante 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. y de 90 x 110 cm. las rojas y de cuadros. Los concursantes no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean.

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 descalificación de la prueba.

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

Esta bandera podrá ser mostrada igualmente a todo piloto cuyo transponder presente cualquier tipo de fallo de transmisión de información con el sistema de cronometraje oficial de la prueba.

16.8 En las Carreras, todo piloto doblado por cualquier motivo, o que a criterio del Director de Carrera vaya a ser superado por la cabeza de Carrera, se le mostrará la bandera azul y roja (doble diagonal), con su número.

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

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.

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

17. INCIDENTES, SANCIONES Y PENALIZACIONES

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.

17.3 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":

1. Advertencia.
2. Amonestación.
3. Multa.
4. Cumplimiento de actividades de interés general.
5. Supresión de la vuelta o de las vueltas de clasificación y entrenamiento de un Piloto.
6. Pérdida de posiciones en la parrilla de la salida
7. Penalización en tiempo (de aplicación directa o para añadir al tiempo invertido).
8. Vuelta(s) de penalización.
9. Imponer una pérdida de puesto(s) en la clasificación de la Competición.
10. Descalificación.

Las penalizaciones de los apartados 1 y 2 así como toda penalización en tiempo, (casos del apartado 5 a 9) incluyendo su aplicación durante los últimos 5 minutos (o 3 vueltas) o al final de los entrenamientos, mangas o carrera, así como cualquier otra penalización que se pudiera aplicar por la infracción cometida contra el artículo 21.5 (Carenado delantero y Kit de montaje del carenado), no podrán ser objeto de apelación por tratarse de penalizaciones directas e inmediatas para garantizar el normal desarrollo de la actividad deportiva, en base a lo dispuesto en el artículo 12.2.2.4 del CDI.

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

Los Comisarios Deportivos podrán informar sobre sanciones por infracciones al procedimiento de salida o situaciones concretas presuntamente cometidas.

Estas sanciones podrán ser comunicadas a los pilotos durante el transcurso de las Mangas o Carreras, mediante panel informativo con su número y la sanción impuesta.

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

17.6 El Comité de Apelación y Disciplina podrá penalizar a cualquier piloto implicado en un "Incidente" de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la RFEDA.

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 No están autorizados, en el circuito donde vaya a celebrarse la prueba, los entrenamientos privados para los pilotos inscritos en pruebas puntuables para el eKarting Spanish Open, desde el lunes anterior a la prueba hasta tres días antes de la carrera inclusive, por lo que sólo podrán entrenar a partir de dos días antes de la carrera en el horario establecido por el organizador.

18.2 Los participantes solo podrán acceder al circuito a partir de tres días antes de la carrera para instalarse en el Paddock, box y/o en el lugar asignado previamente por el organizador de la prueba.

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

18.3. El organizador deberá informar al eKarting Spanish Open de los incumplimientos al presente artículo.

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

18.5 Derecho de participación en los entrenamientos colectivos.

Todos los pilotos formalmente inscritos y que hayan cumplido con todos los requisitos de inscripción y pago de las tandas, tendrán derecho a participar en los entrenamientos colectivos.

18.6 Las infracciones cometidas por un piloto o su concursante durante los entrenamientos colectivos, podrán ser penalizadas por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

19. CRONOMETRAJE – TELEMETRÍA – SISTEMAS OFICIALES DE CONTROL

El cronometraje de pruebas valederas para el eKarting Spanish Open, deberá realizarse mediante sistemas homologados por la RFEDA.

Este sistema deberá permitir el cronometraje de la prueba en todos los aspectos reglamentados de la misma, así como cronometraje de paso en la línea roja y amarilla establecida para el procedimiento de salida.

19.1 Los pilotos participantes en pruebas valederas para el eKarting Spanish Open, deberán ser titulares y aportar el transponder en las pruebas que participen.

Los transponders deberán ser compatibles con sistemas de cronometraje convencionales.

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

El concursante está obligado a declarar antes del inicio de cada prueba, el número del transponder que utilizará.

19.2 Será responsabilidad del concursante 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. En caso de rotura, deterioro, pérdida o mal uso de los mismos, el concursante 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 Verificaciones Técnicas Previas ya instalados correctamente.

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

19.5 Los concursantes están obligados a tener instalados y en uso los transponders, durante los entrenamientos libres, Warm up – si hubiera -, entrenamientos oficiales cronometrados, mangas y carreras, así como cualquiera de los sistemas de control establecidos y entregados al efecto.

19.6 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 libres, Sesiones de Clasificación, Prefinales y Finales, salvo establecidos como obligatorios y/o los instalados por los Comisarios y Cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.

Está prohibida la utilización de cámaras o sistemas de adquisición de imágenes durante los

Entrenamientos Oficiales libres, Sesiones de Clasificación, Prefinales y Finales, salvo que estos sean instalados por PLAY AND DRIVE.

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 concursantes 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 concursante.

20.2 Esta Zona estará exclusivamente destinada para las carpas y vehículos 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/ concursante.

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.

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 concursante /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 concursante inscrito, deberán llevar en todo momento los correspondientes pases acreditativos y permanecer en los lugares autorizados en los mismos, respetando en todo momento las normas deportivas que rigen la prueba, bajo la responsabilidad del concursante con el cual estén relacionado.

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.

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. Toda recarga está prohibida salvo cuando el kart en cuestión se encuentre parado en su carpa o Parque de Servicio.

4. Es obligatorio que en el Paddock/lugar de trabajo disponga de 1 extintor de CO2 para cada 2 participantes, de al menos 3 kg.

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 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. Durante toda la prueba, como medida de seguridad, no está permitida la entrada de mecánicos o miembros de equipo a la pista.
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 efectúa 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, Manga, Prefinal o Final.

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. 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 arcones 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 toda la prueba 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 adelantarlo, los Comisarios agitarán banderas azules para prevenirle que un piloto más rápido intenta adelantarlo.

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 descalificación 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 y siempre que no entrañe peligro para el resto de los participantes.

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

Durante los entrenamientos privados, oficiales cronometrados y Warm-up –si hubiera -, 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.

Como norma general, se considerará circular innecesariamente lento, rodar entre 5 y 10 segundos más lento en relación con el tiempo de vuelta medio de la sesión en cuestión.

21.5 Carenado delantero y Kit de montaje del carenado

En el eKarting Spanish Open, 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 Libres y hasta las Finales, cada piloto deberá acceder al Parque de Asistencia “Salida” – Pre-Parrilla con el carenado delantero desmontado. El mecánico o el piloto deberán fijar dicho carenado delantero en el Parque de Asistencia “Salida” – Pre-Parrilla bajo la supervisión de un Comisario Técnico.

Durante los Entrenamientos oficiales cronometrados; Mangas y Prefinales y Finales, sólo se permite la instalación del carenado delantero en la Zona de Reparación.

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 pontones carenados delanteros de los karts participantes, realizando el correspondiente informe en el caso que el pontón 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 de que dicha infracción se produzca durante los entrenamientos cronometrados o una penalización en tiempo de 5 segundos al concursante/piloto del kart

implicado cuando se trate de las Mangas, Prefinales y Finales. 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”.

El dispositivo de medición MiniRAE Lite de la empresa “RAE Systems INS (USA)” será utilizado desde los Entrenamientos Libres, Sesiones de calificación, Prefinales y Finales para controlar la conformidad del carenado delantero con el Reglamento.

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.

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

22.4 Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:

- a) Hacer verificar las condiciones de conformidad de un kart o de un concursante antes, durante y después de los entrenamientos y/o de la carrera.
- b) Exigir que un kart sea desmontado durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que están completamente respetadas las condiciones de admisión o de conformidad.
- c) Solicitar a un concursante que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.

d) No autorizar la salida a cualquier kart por razones de seguridad.

23. VERIFICACIONES - DOCUMENTACIÓN

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 concursante.
2. Control de licencias.

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 le proveerá de un (1) único juego de números (1 frontal; 1 trasero y 2 laterales), publicidades, pasaporte técnico, Pases (1 pase Concursante; 1 Pase piloto Parque Cerrado, 1 Pase Mecánico Parque Cerrado), y cuanta documentación estime oportuno y sea de interés para los equipos.

Los pases de Piloto y Concursante serán de carácter permanente durante toda la temporada.

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

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

24. VERIFICACIONES TÉCNICAS

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

24.2 Verificaciones Previas

Las verificaciones técnicas previas, serán efectuadas por los oficiales designados, siendo estos los responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado de verificación y son los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes.

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

1. Será obligatorio que los karts lleven colocados correctamente los números, así como la publicidad obligatoria, si la hubiera, antes de iniciar las verificaciones técnicas previas.
2. El concursante de cada kart recibirá -durante las verificaciones administrativas- un pasaporte técnico, que deberá cumplimentar en su totalidad y entregarlo en el control técnico.

No será admitido un pasaporte técnico incompleto.

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

4. Marcaje – Precintaje:

Durante las verificaciones técnicas previas, se podrán llevar a cabo por parte de los Comisarios Técnicos, precintajes o marcaje del o de los motores que presenten los concursantes y la identificación de los chasis, o de cualquier otro elemento del kart, que deberán coincidir con los indicados por el concursante para ser utilizados durante la prueba. Los números de los precintos si los hubieran puesto, quedarán anotados en el Pasaporte Técnico, que será firmado por el concursante. Dichos precintos, deberán permanecer intactos durante toda la prueba.

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

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

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 las sesiones de calificación, cualquiera de las semifinales o finales, 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 oficiales cronometradosse

penalizará con la anulación de tiempos obtenidos. Si es detectada después de iniciarse una prefinal o final, será descalificado de la misma.

Se recomienda a los concursantes 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.,).

5. Verificación del peso.

El procedimiento de pesaje se llevará a cabo con el kart completo, piloto y lastre incluidos.

En el caso de que en una pesada ordinaria un kart dé un peso inferior al mínimo establecido según el Reglamento Técnico, se procederá inmediatamente de la siguiente manera:

- a. Verificar que el cero de la báscula esté efectuado.
- b. Pesar de nuevo el conjunto piloto-kart tal y como ha finalizado.
- c. Mostrar al piloto o concursante el peso señalado en el display de la báscula.
- d. Proceder a pesar el peso mínimo con las pesas homologadas.
- e. Asegurarse de que la báscula señala el peso mínimo.
- f. Volver a pesar de nuevo al piloto-kart en las mismas condiciones.
- g. Se le entregará al piloto un recibo informándole del peso resultante.
- h. Pasar la incidencia a los Comisarios Deportivos mediante el correspondiente informe.

6. Los concursantes 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.

24.3 Verificaciones finales

Inmediatamente después de cada sesión de calificación; después de cada prefinal y final, como mínimo,

los tres primeros clasificados serán verificados en aquellos puntos que los Comisarios consideren oportuno. Como norma general, a todos los participantes les será verificado el peso; la anchura máxima. 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 descalificación.

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 concursante del kart a verificar o de su representante. En caso de ausencia del concursante o su representante durante el acto de verificación debidamente notificado y anunciado, no podrá formularse protesta alguna referida al acto de verificación. Asimismo, se podrá recurrir a un mecánico, designado por el concursante o representante, para las tareas de desmontaje si los Comisarios lo consideran oportuno.

Los Comisarios Técnicos (por delegación de los Comisarios Deportivos) podrán retener una o más piezas de un kart, con el fin de controlarlas detenidamente. Estas piezas serán debidamente marcadas o precintadas en presencia del concursante o representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas o número de los precintos.

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 concursante fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la primera sesión de entrenamientos, o de la primera prefinal o la primera final, se precintará –si ha lugar- el sujeto de la verificación misma, reenviando la inspección material al término de la segunda sesión de entrenamientos, o de la segunda prefinal, o de la segunda final. El concursante acepta expresamente que la eventual descalificación de la clasificación de la primera sesión de entrenamientos, o de la primera manga, o de la primera carrera conlleva también la descalificación de la segunda sesión de entrenamientos, o de la segunda prefinal, o de la segunda final, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación hayan sido cambiadas después de la primera sesión de entrenamientos o de la primera final, en cuyo caso, deberá haberlo notificado antes de efectuar la sustitución a los Comisarios Técnicos.

24.4 Como norma general, las infracciones de carácter técnico cometidas en los Entrenamientos llevarán consigo la anulación de los tiempos conseguido y las infracciones técnicas cometidas en las mangas o carreras conllevarán la descalificación de la manga o carrera correspondiente pudiendo llegar a la salvo que los Comisarios Deportivos estimen otra sanción, sobre la base de las condiciones específicas del hecho que se juzgue, debiéndose tener en cuenta lo especificado anteriormente.

25. ZONAS DE ACCESO Y PARQUE 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 Parque de salida

El Parque de Salida es el área con acceso restringido, donde el piloto y su mecánico de parque cerrado debidamente acreditados, acceden con el kart antes de los entrenamientos oficiales cronometrados, mangas y carreras.

El kart accederá al Parque de Salida con las cuatro ruedas debidamente montadas. No se podrá acceder con más ruedas.

El Parque de salida será utilizado de acuerdo con el Procedimiento de Parque de Salida.

25.5 Zona de Pre-parrilla

La Zona de Pre-parrilla es el área habilitada al efecto de la formación de parrillas de salida, normalmente situada entre el Parque de Salida y la salida a pista.

Los pilotos y sus mecánicos, una vez abandonado el Parque de Salida, están a las órdenes del Jefe de

Parrilla y deberán seguir sus instrucciones en todo momento.

25.6 Zona de Pesaje

La Zona o línea de pesaje, estará situada a partir del carril de deceleración y previa a la báscula de pesaje y el Parque de Llegada.

A la finalización de los entrenamientos oficiales, mangas y carreras, todos los pilotos deberán dirigirse a la zona de pesaje, siguiendo las instrucciones de los Comisarios de Pesaje.

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

25.7 Parque de Llegada.

El Parque de Llegada es la zona habilitada a la que todos los pilotos se dirigirán al finalizar los entrenamientos oficiales, mangas, repesca y carrera.

Desde la finalización de los entrenamientos, mangas, repescas o carreras, determinada desde el momento que se muestra la bandera a cuadros, cualquier punto desde la línea de llegada hasta el Parque de Llegada, éste inclusive, tiene la consideración de Parque Cerrado.

25.8 Parque Cerrado

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

25.9 Norma de distribución de neumáticos. Parque de neumáticos.

1. General.

Con el objetivo de controlar la calidad y disponibilidad de neumáticos para las pruebas, eKarting Spanish Open establece un sistema de distribución de neumáticos de seco y agua, que garantice su correcto suministro.

Asimismo, eKarting Spanish Open podrá convocar un concurso de ofertas para el suministro exclusivo de neumáticos.

El Suministrador exclusivo de neumáticos que resulte seleccionado, suministrará neumáticos con una sola especificación por tipo de neumático, slick y agua.

2. Infracciones.

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

3. Almacenaje.

Los neumáticos destinados a los entrenamientos privados y a la prueba serán almacenados en el Parque de Neumáticos por el suministrador antes del comienzo de los Entrenamientos oficiales cronometrados, de acuerdo al horario establecido a tal efecto.

Los concursantes se dirigirán según el horario establecido, al Parque de Neumáticos para proceder a la identificación mediante la lectura de los códigos de barras de sus neumáticos y procederán a su retirada para su custodia durante toda la prueba.

4. Distribución neumáticos para Entrenamientos Libres, Privados, cronometrados y Prueba oficial:

La utilización de neumáticos, en calidad y número, para los Entrenamientos Libres, Privados y para el día de Prueba oficial es responsabilidad del concursante, así como realizar la previsión necesaria de los mismos a través de la organización con un mínimo de **30 días** de antelación respecto a la fecha de cada evento.

Marca y Modelo neumáticos:

- Delantero Seco (slick): 10x4,5-5": Vega XM3 (Blanca) CIK PRIME
- Trasero Seco (slick): 11x7,1-5": Vega XM3 (Blanca) CIK PRIME

- Delantero Lluvia (wet): 10x4,5-5": Vega W6 (Azul) CIK RAIN
- Trasero Lluvia (wet): 11x7,1-5": Vega W6 (Azul) CIK RAIN

La reserva de neumáticos se hará a través de la siguiente dirección de correo electrónico: guillaume.meura@playanddrive.com

El pago de los neumáticos se realizará en el momento de su reserva a la cuenta bancaria siguiente, y enviando el comprobante de pago a la siguiente dirección email: guillaume.meura@playanddrive.com

PLAY AND DRIVE, SL
IBAN: ES24 2085 2052 0003 3083 3472
Ibercaja BIC: CAZRES2Z

En concepto: Indicar el nombre del piloto.

Coste Set Neumático Seco: 187,55€ IVA incluido y Tasa de Gestión del NFU (RD1619/2005) incluido

Coste Set Neumático Agua: 221,43€ IVA incluido y Tasa de Gestión del NFU (RD1619/2005) incluido

En cualquier caso, con el objetivo de garantizar la utilización de neumáticos oficiales para la prueba, el suministrador / organizador pondrá a disposición de cada piloto inscrito oficialmente en la prueba, **3 juegos** de neumáticos secos y un **máximo de 3 juegos** de neumáticos de agua por evento compuesto por 2 días de entrenamientos privados y 1 día oficial de prueba.

Los neumáticos oficiales para todo el evento serán distribuidos en el Parque de Neumáticos, en el horario que se determine al efecto y siempre antes de los entrenamientos privados, mediante aportación del Bono recibido por antelación por correo electrónico por parte del suministrador.

La distribución se realizará de forma aleatoria entre todos los neumáticos suministrados para la prueba que estén depositados en el parque de neumáticos.

Los códigos de barras atribuidos a cada piloto serán identificados en la Ficha Técnica de cada piloto.

Los neumáticos verificados serán utilizados para los entrenamientos libres y privados, sesión de calificación, prefinales y finales, y por tanto solo serán entregados al piloto a estos efectos.

5. Logística, gestión y uso de los neumáticos.

El día anterior al primer día de entrenamientos privados, se entregará al piloto 3 sets de neumáticos nuevos de seco y un máximo de 3 sets de neumáticos de agua marcados y asociados a su nombre que serán los únicos neumáticos que se podrán utilizar durante las tandas de entrenamiento privados y el día oficial de la prueba.

Para el día oficial de prueba, el piloto puede utilizar los 3 sets de seco y los sets de agua de manera indistinta en cualquier sesión de entrenamiento cronometrado oficial o carrera prevista en el horario, pero sólo se podrán utilizar un único set de neumáticos nuevo de seco y otro nuevo de agua (en ese caso exclusivamente si se declara la carrera "Pista mojada").

Con excepción de los neumáticos nuevos seleccionados por el piloto para el día Oficial de la Prueba, es obligatorio usar cada neumático de seco en al menos una de las tandas previstas durante los 2 días de entrenamiento privados.

El día anterior al día oficial de carrera y en el horario previsto, el piloto se presentará en el parque cerrado de neumáticos para proceder al marcaje del set de neumáticos nuevos de seco y el de lluvia de su elección para el día Oficial de la Prueba.

El uso irregular de neumáticos o no asociados al piloto está totalmente prohibido durante todo el evento y será sancionado según la indicado en el Anexo 1.

Al finalizar el evento, cada piloto tendrá que entregar los 3 sets de neumáticos de seco que haya adquirido para el evento para su posterior reciclaje por parte del Organizador. El piloto podrá quedarse con los neumáticos de agua nuevos y usados para su uso en los eventos posteriores, pero una vez que el piloto considere que un neumático de lluvia ha llegado al final de su vida útil, es obligatorio que entregue ese neumático a la organización para su posterior reciclaje. El no cumplir esa norma será sancionado según lo indicado en el Anexo 1.

6. Control de los Neumáticos oficiales (Seco y agua).

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

El dispositivo de medición, de marca y modelo a criterio del Organizador podrá ser utilizado desde los Entrenamientos Libres, Sesión de Calificación, Prefinales y Finales para controlar la conformidad de los neumáticos con el Reglamento, en cuanto a la adherencia de líquidos o sustancias.

La medida COV (Compuestos Orgánicos Volátiles) de los neumáticos no podrá superar 5 ppm (valor límite máximo) en todo momento.

Nota: la polución de los neumáticos, por ejemplo, a consecuencia del uso de un spray limpiador, debe evitarse, dado que puede acarrear la superación del valor límite.

Si tras un control, se constata que uno o varios neumáticos no son conformes al Reglamento el piloto en cuestión no será autorizado a acceder a la Pre-Parrilla: por consecuencia, no será autorizado a tomar parte en la sesión correspondiente de la competición.

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

26. BRIEFING

26.1 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 concursantes (o los representantes que ellos hayan nombrado) y los pilotos admitidos para participar en la carrera deberán estar presentes durante todo el Briefing y firmar la hoja de presencia.

Si por motivos de fuerza mayor, no fuera posible llevar a cabo el briefing presencial, se podrá organizar en formato telemático. En el Reglamento Particular de la prueba, se especificará el formato aplicable.

26.2 Los concursantes son responsables de la asistencia o no de sus pilotos al Briefing. Los Comisarios

Deportivos convocarán al concursante y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del Briefing, sancionando al concursante con la penalización establecida.

27. COMPOSICIÓN DE LA PRUEBA

27.1 Para todas las pruebas puntuables del e-Karting Spanish Open, la composición de la prueba será la siguiente:

Verificaciones administrativas y técnicas, Entrenamientos Libres, Entrenamientos oficiales Cronometrados y Carreras (Pre-final y Final) y entrega de premios.

E-Karting Spanish Open podrá autorizar otra composición distinta previa petición motivada de un Organizador.

28. KARTS ADMITIDOS EN PISTA

28.1 El número máximo de karts admitidos será determinado por el Reglamento Deportivo del eKarting Spanish Open.

29. DISTANCIAS A RECORRER

29.1 La distancia máxima a recorrer en una prueba de velocidad estarán sujeta a las características del trazado y la capacidad de autonomía del kart. Dichas distancias serán reconocidas en el reglamento particular de cada prueba.

30. SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)

30.1 En caso de declararse “Pista Mojada” (condición señalada por una pancarta por el Director de Carrera o de Prueba), la elección de neumáticos es libre.

El Director de Carrera se reserva el derecho de mostrar la bandera negra a un piloto, si juzga, que lleva un juego de neumáticos erróneo y va muy lento y peligroso para los otros pilotos.

De hecho, la utilización de neumáticos “Slicks” es obligatoria en todos los demás casos.

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

30.3 El régimen de utilización de neumáticos en condiciones de “Pista Mojada” deberá respetar lo dispuesto en el artículo 25.8.8.

31. ENTRENAMIENTOS LIBRES

31.1 Definición

a) Entrenamientos Libres: Sesión abierta a todos los vehículos y pilotos autorizados a tomar parte en la prueba.

31.2 Desarrollo y Composición

La Sesión tendrá una duración de 10 minutos.

El uso de transponders es obligatorio desde el principio de estos Entrenamientos.

Las infracciones cometidas por un piloto o su concursante durante los Entrenamientos Libres serán penalizadas por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

31.3 Interrupción de los Entrenamientos Libres

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 Prueba.

Sólo en los casos de Entrenamientos Libres, se podrá renunciar a prolongar dicho período después de una interrupción de este tipo.

32. ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS

32.1 Definición

Los Entrenamientos oficiales cronometrados son obligatorios para todos los vehículos y pilotos, que deseen tomar parte en las carreras, 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 30 minutos.

32.2 Composición y Desarrollo

1. La Sesión estará compuesta de un máximo de 12 pilotos.
2. La Sesión tendrá una duración de 4 minutos.
3. Todos pilotos deberán haber abandonado la pre-parrilla dentro de los tres minutos siguientes a haberse mostrado la bandera / semáforo verde. Cualquier infracción al respecto, podrá ser sancionada por parte de los Comisarios Deportivos.

Cualquier piloto que cruce la línea de salida de la Zona de Salida de Boxes se considerará como que ha tomado la misma.

4. Todo Piloto que una vez tomada la salida se detenga por cualquier razón, se detiene en el Área de Reparación o Parque de Llegada, se considerará que ha finalizado sus Entrenamientos y no le será permitido reincorporarse a los mismos.
5. Los mecánicos o empujadores no están autorizados a ayudar a los pilotos una vez hayan cruzado la línea al final de salida de la Zona de Salida de Boxes.

32.3 Clasificación de los Entrenamientos oficiales cronometrados

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

La clasificación final de los Entrenamientos oficiales cronometrados será confeccionada de la manera siguiente:

1. La Clasificación se realizará con el mejor tiempo de cada piloto.
2. En caso de empate, se considerará el 2º mejor tiempo de cada piloto, y así sucesivamente hasta romper el empate.
3. Si un piloto no pudiera realizar una vuelta cronometrada será clasificado al final de su serie. Si varios pilotos estuvieran en esta situación, sus posiciones se decidirán por sorteo.

32.4 Interrupción de los Entrenamientos oficiales cronometrados

1. La decisión de parar los Entrenamientos oficiales cronometrados 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 oficiales cronometrados 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.

32.5 Reanudación de los Entrenamientos oficiales cronometrados

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

2. En el caso que una o varias sesiones de Calificación 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.

32.6 Anulación de los Entrenamientos oficiales cronometrados

En caso de no disputarse los Entrenamientos oficiales cronometrados, por causas de fuerza mayor, para la confección de las parillas de las Prefinales, se tendrían en cuenta, los tiempos de los Entrenos Libres. En caso de que algún piloto no tuviera tiempo por no haberlos disputados, se pondría 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. 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 carreras.

33.1 Formación de las Parrillas de Salida

Será definida en los reglamentos particulares de cada prueba.

33.2 La parrilla de salida definitiva será publicada una hora antes de la hora oficial de salida de la carrera

En el caso de que se celebren 2 finales el mismo día, la publicación de esta parrilla se efectuará 30 minutos antes de la salida de la segunda final.

Cualquier concursante cuyo vehículo no pueda formar parte de la parrilla, por la razón que sea (o que tenga un motivo importante para creer que su vehículo no estará preparado para tomar la salida) debe informar al Director de Carrera antes de este momento.

Todo participante que se retire de la prueba sin notificar previamente su decisión de hacerlo al Director de Carrera, será sancionado.

34. PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA PARA ENTRENAMIENTOS LIBRES, ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS, CARRERAS PRE-FINAL Y FINAL

34.1 Entrenamientos Libres

Los pilotos accederán a la pista de la forma siguiente:

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

Control de puerta:

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

34.2 Entrenamientos Oficiales Cronometrados

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

- 30 minutos antes de la salida, se abrirá el Parque de Salida. Solo se podrá acceder con las cuatro ruedas montadas en el kart.

Control de puerta:

Realizada la apertura del Parque de Salida, el comisario de Parque realizará el control siguiente, mediante la hoja de control de entrada:

- Solo el Piloto y su Mecánico de Parque Cerrado están autorizados a acceder al mismo.

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

- Al Parque de Salida solo está autorizada la entrada del kart, el carro porta kart y la herramienta manual y recambios necesarios para la reparación del kart.

Normas de seguridad:

- Bajo ningún concepto se podrá encender el Interruptor General del Piloto en el interior del Parque de Salida, ni realizar cualquier manipulación u operación que pueda provocar un peligro para los demás ocupantes del Parque.

- 10 minutos antes del horario previsto para los Entrenamientos Libres, se abrirá el acceso a la zona de salida.

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

34.3 Carreras Pre-final y Final.

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

- 30 minutos antes de la salida, se abrirá el Parque de Salida. Solo se podrá acceder con las cuatro ruedas montadas en el kart.

Control de puerta:

Realizada la apertura del Parque de Salida, el comisario de Parque realizara el control siguiente, mediante la hoja de control de entrada:

- Solo el piloto y su Mecánico de Parque Cerrado están autorizados a acceder al mismo.
- Piloto y mecánico deberán presentar la acreditación correspondiente, pases titulares con el número, y solo podrán acceder al Parque de Salida en la manga o carrera que les corresponda y en el horario previsto para la misma.
- Al Parque de Salida solo está autorizada la entrada del kart, el carro porta kart y la herramienta manual y recambios necesarios para la reparación del kart.

Normas de seguridad.

- Bajo ningún concepto se podrá encender el Interruptor General del Piloto en el interior del Parque de Salida, ni realizar cualquier manipulación u operación que pueda provocar un peligro para los demás ocupantes del Parque.
- 15 minutos antes de la salida se comenzará a formar la Pre-Parrilla y los pilotos estarán a disposición del Director de Carrera.

Encendido de sistema-

A discreción del Director de Carrera se podrá realizar un Encendido de sistema de Tracción Eléctrica preparatorio para la salida.

Situados correctamente en la Pre-Parrilla y con los karts debidamente sujetos en los carros, se podrá proceder al Encendido de sistema de Tracción Eléctrica durante un minuto. Este momento será determinado por el Director de Carrera, adjunto o Jefe de Preparilla.

- 5 min. Antes de la salida se cerrará el acceso a la 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 concursante que por cualquier razón tenga motivos fundados de que su kart/s no estará/an listos para tomar la salida, deberá informar a la mayor brevedad al Oficial al cargo del Parque de Salida, que a su vez informará al Director de Carrera o Director de Prueba tan pronto como le sea posible.

35. PROCEDIMIENTO DE SALIDA

35.1 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 realizase en la zona de parrilla en pista, esta será considerada como zona de Pre-Parrilla con las mismas consideraciones y normas.

- 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.
- La parrilla tendrá una formación de dos filas.
- 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.
- 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.

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

- En la salida, el Director de Carrera o el Starter estará situado en una plataforma situada al menos a 5 metros de lado de la Pista y detrás de una barrera de protección permanente.
- 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 Prefinal o Final.
- Una línea amarilla pintada 25 metros antes de la línea de meta delimitará la zona a partir de la cual se podrá dar la salida.

Esta línea también podrá estar compuesta por 1 cono a cada lado de la Pista.

- 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.

Los pilotos deberán mantenerse dentro de los carriles durante todo el procedimiento hasta que la señal de salida haya sido dada.

A efectos de interpretación, las líneas blancas forman parte del carril.

- Para las salidas paradas existirá unos cajetines que delimiten las posiciones de parrilla de los karts.

3. Salida

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

En caso de fuerza mayor, la salida podrá ser dada mediante la Bandera nacional según lo dispuesto en el CDI.

- 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.

35.2 Secuencia del Procedimiento de Salida.

Este procedimiento será aplicable en todas las especialidades, que se regirá por el Reglamento de Circuitos. La vuelta de formación vendrá precedida de la siguiente señalización:

- 15 minutos antes de la salida. Se abrirá el Parque de Salida para la formación de la Pre-Parilla.
- Panel de 10 minutos. Aviso audible.
- Panel de 5 minutos. Aviso audible. Se cierra la entrada a la Pre-Parrilla.
- Panel de 3 minutos. Aviso audible. Los karts deberán estar situados en su lugar de parrilla, listos para tomar la salida y con los neumáticos definitivos instalados. Todas las personas deben abandonar la parrilla, excepto los pilotos, mecánicos y oficiales de la prueba.
- Panel de 1 minuto. Aviso audible. Finaliza el plazo de realizar cualquier operación de ayuda mecánica exterior en los karts.
- Panel de 30 segundos. Aviso audible.

- Panel de Encendido de Sistema Eléctrico. Aviso audible. Los pilotos encienden el sistema eléctrico y quedan a la orden del DC. En el caso de que un piloto no pueda encender su sistema eléctrico, deberá indicarlo a los comisarios.
- Bandera verde. Los pilotos deben iniciar la vuelta de formación.
- Si el Director de Carrera declara "Pista Mojada", en base al artículo 30, estará autorizado el cambio o montaje de neumáticos hasta la aparición del Panel de 3 minutos.

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

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

35.3 Vuelta de Formación

1. Las vueltas de formación tienen por objeto conseguir que los diferentes elementos mecánicos adquieran la temperatura idónea de trabajo y de permitir dar la salida en el orden que se ha determinado en la Pre- parrilla.
2. En el momento en que el Director de Carrera o Starter agite la bandera verde, los vehículos deberán iniciar la vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en "Pole Position".

Durante la vuelta de formación queda prohibido:

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

35.4 Salida 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.
- No efectuar ensayos de salida

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 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 enciendan las luces rojas.

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 (con una duración de 4 seg.).
10. La Salida se considerará dada cuando se apaguen las luces rojas por el Director de Carrera.
11. Si el Starter no está satisfecho con el procedimiento, encenderá la luz ámbar o naranjas, lo cual significa que una vuelta de formación más será realizada.
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 he 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 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 el Interruptor General del Piloto.

35.5 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 aplicaría la secuencia del Procedimiento de Salida, estando autorizadas las reparaciones hasta el Panel de 1 minuto.

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.

36. CARRERAS: 3 PREFINALES Y FINAL

36.1 Composición y Desarrollo

36.1.1 Carreras Prefinal y Final:

Las carreras Prefinal y Final se llevará a cabo con la totalidad de los 12 karts/pilotos participantes en la prueba.

Las posiciones de la parrilla de salida se ocuparán de la siguiente manera:

- **Prefinal 1:** según los mejores tiempos obtenidos en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados
- **Prefinal 2:** según la clasificación de la prefinal 1
- **Prefinal 3:** según la clasificación de la prefinal 2

- **Final:** según la posición obtenida en la Prefinal 3.

36.2 Neutralización o Reanudación tras una suspensión de una carrera.

36.2.1 Neutralización de una carrera

Una carrera podrá ser neutralizada en el caso de que así se considere necesario por el Director de Carrera.

El procedimiento será usado sólo si la pista está obstruida o si los pilotos u oficiales están en un inmediato peligro físico, pero las circunstancias no son suficientes para justificar la detención de la carrera.

1. La orden de neutralización será considerada dada, cuando en los puestos de Dirección de Carrera y

Puestos de Comisarios se muestren banderas amarillas agitadas y un panel “SLOW” (panel amarillo con la palabra “SLOW” en negro, preferiblemente), que serán mantenidos hasta que finalice la neutralización.

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

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

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

3. Durante la neutralización, el piloto en cabeza dictará la velocidad a la que se debe circular, siempre muy moderada. Se entiende por velocidad moderada a respetar por el líder y el resto del grupo, una velocidad inferior a 60 km/h.

Cualquier infracción a esta norma, podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos.

Todos los karts deberán mantenerse detrás del líder en una formación lo más compacta posible, Ningún piloto está autorizado a dejar una distancia mayor a dos karts entre sí mismo y el kart que le precede.

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

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

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

El Director de Carrera indicará la reanudación mostrando la bandera verde en la línea de meta. Los adelantamientos seguirán prohibidos hasta superar la línea de meta al final de la neutralización. Al acercarse a la línea de meta, donde la bandera verde será mostrada por el Director de Carrera, los pilotos solo podrán acelerar después de haber cruzado la línea amarilla anterior a la de meta y no podrán adelantar hasta no haber cruzado la línea de meta.

Las banderas amarillas y los paneles “SLOW” en los puestos de comisarios serán retirados y reemplazados por banderas verdes agitadas. Estas banderas serán mostradas como máximo durante una vuelta.

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

8. Si la carrera finalizara durante la neutralización, los karts tomarán la bandera de llegada como es habitual, al término de las vueltas previstas para la manga o carrera.

Los adelantamientos solo serán permitidos en el caso de que un kart reduzca su velocidad a causa de un problema mecánico.

36.2.2 Reanudación tras la suspensión:

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

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

En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta, una vez todos los pilotos hayan partido, podrá recibir asistencia. Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse, siempre y cuando reciba la autorización del Director de Carrera y siempre después de haber dado la señal de reanudación mediante la bandera verde.

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

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

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

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

36.3 Suspensión.

1. Suspensión

- Cuando fuera necesario suspender las 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 Prueba y/o Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista.

- 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 a condición de haberse depositado en el Parque Cerrado antes de la salida inicial (en el caso de chasis y motores, solo los verificados).

Se podrá recargar.

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 recargar.

Considerando 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, y cuando se conozca la hora de comienzo, se informará a los pilotos. En cualquier caso, se emitirá un aviso 10 minutos antes.

Se mostrarán los siguientes carteles antes de la reanudación:

- 10 minutos
- 5 minutos
- 3 minutos
- 1 minuto
- 30 segundos

Cada aviso irá acompañado de una señal sonora.

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

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 dirección de carrera se reserva el derecho de disminuir el número de vueltas debido a la pérdida de autonomía, si no hubiese habido tiempo para recargar.
- 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 Carrera será reanudada en base al Procedimiento SLOW y será de aplicación el artículo 36.2.2.
- La clasificación provisional será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- La distancia de la 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 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.

36.4 Detención definitiva de una carrera

Si una carrera se suspende según los casos previstos en el artículo 36.3 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 %).

37. LLEGADA

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

37.2 Si la señal de fin de Carrera es dada, por cualquier razón distinta a las previstas en el Reglamento Particular, antes de que el vehículo de cabeza haya efectuado el número de vueltas previsto, se considerará que la Carrera ha finalizado cuando el vehículo de cabeza ha pasado la línea por última vez antes de que la señal haya sido dada.

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

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

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

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

38. PARQUE CERRADO

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

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

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

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

38.5 Al finalizar los Entrenamientos oficiales cronometrados y después de cada carrera, los pilotos con su kart deberán dirigirse directa e inmediatamente al Parque Cerrado (excepto los karts designados por los Comisarios Deportivos para realizar el control de pesaje, que deberán dirigirse a la Zona de control del

mismo y una vez realizado el mismo pasar a Parque Cerrado).

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

38.7 La duración del Parque Cerrado quedará determinada por los Comisarios Deportivos en base al Art. 39.

38.8 La duración del Parque Cerrado también quedará condicionada por las necesidades del tiempo de recarga disponible para la realización de la siguiente carrera.

39. CLASIFICACIÓN

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

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

De acuerdo con lo establecido en el Art. 21 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.

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.

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

39.4 Transcurrido el período de presentación de reclamaciones sin haberse presentado ninguna la clasificación pasará a ser definitiva, será firmada por los Comisarios Deportivos y se procederá a la apertura del Parque Cerrado. Si el Certamen prevé 2 competiciones por prueba, la clasificación de la 1ª



no será definitiva hasta –al menos- declararse definitiva la de la 2ª.

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

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

40. DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS

40.1 La atribución de puntos de cada prueba se realizará de la siguiente manera:

Se otorgarán punto:

- a) a la finalización de cada una de las **3 Prefinales**, según las posiciones resultantes
- b) a la finalización de la **Final**, según las posiciones resultantes

<u>Posición</u> <u>Prefinales (3)</u>	<u>Puntos</u> <u>Otorgados</u>	<u>Posición</u> <u>Final</u>	<u>Puntos</u> <u>Otorgados</u>
<u>1º</u>	<u>20</u>	<u>1º</u>	<u>25</u>
<u>2º</u>	<u>17</u>	<u>2º</u>	<u>20</u>
<u>3º</u>	<u>14</u>	<u>3º</u>	<u>17</u>
<u>4º</u>	<u>11</u>	<u>4º</u>	<u>14</u>
<u>5º</u>	<u>10</u>	<u>5º</u>	<u>13</u>
<u>6º</u>	<u>9</u>	<u>6º</u>	<u>12</u>
<u>7º</u>	<u>8</u>	<u>7º</u>	<u>11</u>
<u>8º</u>	<u>7</u>	<u>8º</u>	<u>10</u>
<u>9º</u>	<u>6</u>	<u>9º</u>	<u>9</u>
<u>10º</u>	<u>5</u>	<u>10º</u>	<u>8</u>
<u>11º</u>	<u>4</u>	<u>11º</u>	<u>7</u>
<u>12º</u>	<u>3</u>	<u>12º</u>	<u>6</u>



A los pilotos no clasificados o descalificados, se les adjudicará 0 puntos.

La suma de los puntos de las dos columnas servirá para conformar la clasificación final de la prueba.

40.2 Clasificación General del eKarting Spanish Open

Una vez determinada la clasificación de la prueba, y siguiendo dicha clasificación, se otorgarán los puntos para la clasificación general, de la siguiente manera:

<u>Clasificación</u> <u>Prueba</u>	<u>Puntos</u> <u>Otorgados en</u> <u>clasificación</u> <u>general</u>
<u>1º</u>	<u>20</u>
<u>2º</u>	<u>17</u>
<u>3º</u>	<u>14</u>
<u>4º</u>	<u>11</u>
<u>5º</u>	<u>10</u>
<u>6º</u>	<u>9</u>
<u>7º</u>	<u>8</u>
<u>8º</u>	<u>7</u>
<u>9º</u>	<u>6</u>
<u>10º</u>	<u>5</u>
<u>11º</u>	<u>4</u>
<u>12º</u>	<u>3</u>

41. ENTREGA DE PREMIOS

41.1 El criterio de clasificación para la ceremonia de pódium será establecido en los Reglamentos específicos de cada Certamen

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

Dado que dicha ceremonia de entrega de premios está basada en la Clasificación Provisional de la



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

42. PREMIOS

Por prueba:

Categoría Junior Categoría Senior

1º 500€ 1º 500€

2º 300€ 2º 300€

3º 200€ 3º 200€

Por el “eKarting Spanish Open” 2021:

Categoría Junior Categoría Senior

1º 2.000€ 1º ~~2.000€~~ 1.000€

2º 1.200€ 2º ~~1.200€~~ 800€

3º 800€ 3º ~~800€~~ 600€

43. RECLAMACIONES Y APELACIONES

43.1 Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el 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 las Sesiones de Entrenamientos oficiales cronometrados y Prefinales, y durante los 30 minutos que sigue a la publicación de la clasificación de las Finales.

43.2 Conforme a lo indicado en el CDI toda apelación deberá ser interpuesta en la forma y plazos establecidos, acompañada de una caución de **2.500 Euros**.

44. CLASIFICACIONES

44.1 El título de piloto ganador del **eKarting Spanish Open** ~~en cada una de las categorías,~~ 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.

44.2 A efectos de clasificación general final, será obligatorio retener los resultados de las pruebas en las cuales un concursante y/o piloto hayan sido descalificados 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 concursante y/o piloto en alguna de las pruebas fruto del cumplimiento de sanciones.

44.3 En casos de empate entre pilotos, la regla de desempate será la que primero emerja de la aplicación del siguiente proceso:

1. 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.
2. Si persiste el empate, según la calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en las clasificaciones de todas las Carreras puntuables para el Certamen, en las cuales haya tomado parte cada uno de los aspirantes empatados.
3. Si persiste el empate, calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en todas las Carreras realizadas en las pruebas puntuables para el Certamen.
4. Si persiste el empate, calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en las Sesiones de Calificación en las pruebas puntuables para el Certamen.
5. Si persiste el empate, eKarting Spanish Open designará el vencedor basándose en otras consideraciones que estime oportunas.