

REGLAMENTO DEPORTIVO

CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS Y CHALLENGES DE ASTURIAS DE KARTING 2018

- 1) La FAPA establece para el año 2018 los siguientes Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias de Karting:**

**Campeonato de Asturias SENIOR KZ2
Campeonato de Asturias SENIOR KZ2 SILVER
Campeonato de Asturias SENIOR
Campeonato de Asturias JUNIOR
Campeonato de Asturias CADETE
Campeonato de Asturias ALEVÍN**

2) ASPIRANTES

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

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

2.3 Participación de pilotos españoles con licencia expedida por otra ADN. En aplicación a lo establecido en el artículo 9.4 del CDI.

3) LICENCIAS

3.1 Todos los competidores, deportistas y oficiales deberán ser titulares de la licencia correspondiente válida para el año en curso.

3.2 Todas las personas que realicen labores deportivas en los Parques de Trabajo o Zona de Boxes y Pit, deberán estar obligatoriamente en posesión de la licencia o 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 competidores y deportistas participantes en los eventos citados anteriormente se inscriben en nombre propio y, en su caso, en el de las personas que formen parte de sus equipos, debiendo observar –por orden de prelación---las siguientes disposiciones:

- a.) Las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de Asturias. En lo que no contravenga los específicos de karting.
- b.) El presente Reglamento Deportivo.
- c.) El Reglamento Técnico de karting.
- d.) El Reglamento específico del Certamen correspondiente. Deportivo y Técnico
- e.) El Reglamento Particular de la Prueba.

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

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

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

4.5 Los competidores deben asegurar que sus karts cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración de los Entrenamientos y de 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 el circuito homologado por la RFEDA o CIK-FIA, Fernando Alonso, para los años, 2018 y 2019, según convenio de colaboración firmado al respecto.

5.2 El organizador de la prueba deberá ser un Club o una Agrupación Deportiva aceptados por la FAPA.

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

6) REGLAMENTO PARTICULAR Y DOSSIER

6.1 El Reglamento Particular se ajustará a la reglamentación establecida por la FAPA.

6.2 Un ejemplar del proyecto de Reglamento deben remitirse a la FAPA, en un plazo superior a 1 meses al comienzo de la prueba, al objeto de obtener la preceptiva aprobación. En la semana posterior a su recepción, la FAPA, pondrá en conocimiento del organizador las eventuales modificaciones que se deban realizar o dará su aprobación.

6.3 El Reglamento definitivo deberá ser enviado a la FAPA, al menos 20 días antes del comienzo de la prueba, para su posterior publicación.

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

7) KART ADMITIDOS

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

8) INSCRIPCIONES.

8.1.Obligatoriedad de inscripción.

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

8.2.Derechos de inscripción.

Campeonato de Asturias de Karting 2018



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

El importe de los derechos de inscripción será enviado a la FAPA mediante cargo en tarjeta de crédito o débito que éste designe, indicando claramente el nombre del piloto sobre el que se realiza la inscripción.

8.3. Forma de inscripción.

La única forma válida para inscribirse será on-line desde la página web www.fapaonline.es

8.4. Plazos de inscripción.

El cierre de inscripciones se realizará 5 días antes de la fecha de inicio y/o celebración de la prueba.

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

8.5. Condiciones de la inscripción.

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

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

Una vez cerrado el plazo de inscripción, no se admitirá ningún cambio de competidor.

8.6. Listas de inscritos

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

La FAPA comunicará al organizador la aceptación o modificación a realizar en la lista enviada.

9) SEGUROS

9.1 Será de aplicación lo establecido en el anexo 5 de las Prescripciones Comunes de la FAPA.

10) PUBLICIDAD

10.1 Será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes de la Federación Estatal.

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 Y NÚMERO DE PRUEBAS PUNTUABLES

11.1 El calendario oficial y el número de pruebas de cada Certamen será el establecido por la FAPA

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

12) CELEBRACIÓN DE PRUEBAS PUNTUABLES

12.1 Calendario Oficial 2018

14-15 Abril, 19-20 Mayo, 9-10 Junio, 4-5 Agosto, 8-9 Septiembre, 20-21 Octubre.

13) ANULACIÓN DE UNA PRUEBA

13.1 La FAPA se reserva el derecho de anular una competición si el número de inscritos es igual o menor de 15.

14) NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO

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

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

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

14.4 Los números tendrán una altura mínima de 15 cm. y un espesor de trazo de al menos 2 cm.

Asimismo, se deberá dejar un espacio de 5 cm en la parte inferior para la publicidad obligatoria.

Deberán colocarse en la parte delantera y trasera del kart, así como en los laterales (si así se estableciera por la FAPA.). Los números serán de color negro sobre fondo amarillo.

La aportación de los números para las placas del kart será responsabilidad del competidor / piloto. Estos números deberán respetar el formato anteriormente descrito.

Es obligatorio que el kart esté identificado con los cuatro números (frontales, traseros y laterales) de la prueba en que compita, desde el inicio de los entrenamientos privados previos a la misma.

14.5 El nombre del piloto, así como la bandera de su autonomía o 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 La FAPA 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.
- 1 Delegado FAPA

15.2 El Organizador propondrá los siguientes oficiales , y sus nombres serán comunicados a la citada Federación para su aprobación, si procede:

- Los demás Comisarios Deportivos hasta llegar a 3 por prueba.

Campeonato de Asturias de Karting 2018



- 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 competidores.
- 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 COMPETIDORES

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

16.2 Las clasificaciones y resultados de los entrenamientos oficiales y de las Carreras así como todas las decisiones de la prueba que estimen oportuno los Comisarios Deportivos serán publicados en el Tablón Oficial de Avisos.

16.3 Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del Director de Carrera, que afecte a un competidor concreto, le será además, comunicado 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 competidores. 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 competidor o su representante, debe estar localizable durante toda la duración de la prueba.

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

16.7 Las señales transmitidas a los pilotos por mediación de las banderas y señales previstas en el CDI deberán ser respetadas sin dilación. La falta de respeto a estas señales podrá ser sancionada hasta con la exclusión de la prueba.

La bandera negra con un disco naranja deberá utilizarse para informar a un piloto 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, (excepto en las pruebas de resistencia) todo piloto doblado por cualquier motivo, o que a criterio del Director de Carrera vaya a ser superado

por la cabeza de Carrera, se le mostrará la bandera azul y roja (doble diagonal), con su número.

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

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. Cualquier infracción de esta regla durante las sesiones de entrenamientos de una prueba será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo I de este Reglamento.

Las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en referencia a la cancelación de tiempos por no respetar una o más banderas amarillas seguirán el procedimiento establecido en el CDI art. 12.2.

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

17) INCIDENTES y SANCIONES

17.1 Los Comisarios Deportivos (de oficio o a petición del Director de Carrera y/o Competición) pueden infligir tanto las penalizaciones previstas en el presente Reglamento, así como cualquier otra que dispongan –a su exclusivo criterio---en virtud del CDI.

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

- Suponga la interrupción de la Carrera en aplicación del presente Reglamento.
- Constituya una violación del Reglamento o del CDI.
- Adelante la salida o provoque una salida nula.
- Tome la salida desde una posición incorrecta (por ejemplo, delante del piloto en Pole, en el caso de una salida lanzada).
- Provoque una colisión.

- Empuje a un piloto fuera de la Pista.
- Impida cualquier maniobra lícita de adelantamiento a otro piloto.
- Entorpezca ilegítimamente a los otros pilotos durante un adelantamiento.
- Provoque un problema de seguridad.
- Desobedezca o haga caso omiso de las instrucciones o indicaciones de los oficiales o responsables de la prueba.
- En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el espíritu deportivo que debe presidir el deporte del automóvil o las competiciones.

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

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

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

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

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

Comunicación de sanciones.

Los Comisarios Deportivos podrán informar sobre sanciones por infracciones al procedimiento de salida o situaciones concretas presuntamente cometidas. Estas sanciones podrán ser comunicadas a los pilotos durante el transcurso de las Mangas o Carreras, mediante panel informativo con su número y la sanción impuesta. además, siempre que sea posible, se reflejarán en los monitores de cronometraje y aparecerán aplicadas en la clasificación provisional.

17.5 Asimismo los Comisarios Deportivos podrán informar al Comité Disciplina de la FAPA sobre cualquier licenciado que ellos consideren implicado en un “Incidente”.

17.6 El Comité Disciplina de la FAPA podrá penalizar a cualquier piloto implicado en un “Incidente” de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la FAPA.

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

18) ENTRENAMIENTOS PRIVADOS

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

18.2 Los participantes podrán acceder al circuito e instalarse en el Paddock 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 a la FAPA 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.

18.5 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 los entrenamientos deban ser detenidos, los tiempos perdidos no podrán ser recuperados y la finalización será la establecida en el horario.

18.6 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.

18.7 Las infracciones cometidas por un piloto o su competidor 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 Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenge de Asturias de Karting, deberá realizarse mediante sistemas homologados por la FAPA.

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 los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias, deberán ser titulares y aportar el transponder en las pruebas que participen.

Los transponders deberán ser compatibles con sistemas de cronometraje convencionales, detallados en el Anexo II

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

El competidor y/o piloto están obligados a declarar en su boletín de inscripción el código o número del transponder que utilizarán en la prueba para la que se han inscrito.

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

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

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

19.5 Los competidores están obligados a tener instalados y en uso los transponders, durante los entrenamientos privados (Tandas Libres), Warm up, entrenamientos oficiales, 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, Mangas y Carrera, salvo establecidos como obligatorios y/o los instalados por los Comisarios y Cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.

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

20) DISCIPLINA GENERAL EN Paddock

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

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

Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del circuito (Paddock, Boxes, Pit Lane, muro de señalización, etc.).

Los desperfectos ocasionados en las instalaciones, serán responsabilidad del competidor.

20.2 Esta Zona estará exclusivamente destinada para los vehículos y carpas de asistencia técnica.

Una vez instalados los vehículos y carpas de asistencia, no estará permitida la salida de ningún vehículo hasta la finalización de la prueba, excepto por razones de fuerza mayor, así entendidas por los Comisarios Deportivos.

El Organizador realizará una planificación y designación de espacios para cada piloto/ competidor. Los participantes podrán acceder al circuito desde el Sábado para instalarse en el Paddock y en el lugar asignado por el organizador de la prueba.

El organizador pondrá a disposición de cada piloto inscrito un espacio aproximado de 40 m².

Si el piloto/equipo, superara la superficie asignada, quedará a discreción del organizador el cobrar una cantidad por el exceso de metros de uso.

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

20.3 El circuito dispondrá de un parking suficientemente amplio para cubrir las necesidades de los equipos participantes en cada prueba.

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

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

Seguridad general

1. Equipamiento e indumentaria de seguridad para los pilotos.

Los pilotos deben llevar obligatoriamente los elementos de seguridad descritos en el Art. 2.30 del Reglamento Técnico, durante todo el transcurso de la prueba, incluidos los entrenamientos privados previos al mismo.

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

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

4. Se recomienda que cada participante disponga de un extintor, de al menos 3 kg., en la carpa de asistencia y/o lugar de trabajo en el Paddock. En las carpas

que estén ubicados más de un participante, el número de extintores deberá ser igual al número de pilotos albergados en la misma.

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.

Para la acreditación de prensa en pruebas del Campeonato de Asturias, será de aplicación la Normativa de Acreditaciones Permanentes de la FAPA.

1. Está prohibido circular en kart fuera de la Pista en la cual se desarrolla la prueba, salvo en caso de que haya una Pista de Entrenamiento.
2. La circulación por la Zona de Entrada y Zona de Salida de Boxes, así como la vía de paso, tanto durante los Entrenamientos, Mangas y Carrera, se efectuará con las máximas precauciones de seguridad y a velocidad reducida.
3. Está prohibido al mecánico ayudar al piloto después de cruzar la línea trazada al final de la Zona de salida de Boxes. Solo se podrá recibir ayuda en el área de reparación.
4. Está estrictamente prohibido a los pilotos conducir sus karts en dirección opuesta a la de carrera, excepto que sea estrictamente necesario para retirar el kart de una situación peligrosa.
5. Cualquier reparación con herramientas está prohibida fuera del Área de reparación.

Llevar herramientas o repuestos, así como reparar con herramientas en la Pista está prohibido.

21.3 Detención de un kart en Pista

1. El piloto de cualquier vehículo incapaz de mantener la velocidad de carrera y que esté abandonando la Pista deberá avisar previamente de su intención de hacerlo, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro y se 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, Mangas o Carrera.

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

21.4 Código de conducta en pista.

Campeonato de Asturias de Karting 2018



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 Carrera, un kart que se encuentra sobre la Pista puede utilizar todo el ancho de la misma; sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por otro kart que está a punto de doblarlo, el piloto debe permitir adelantar al piloto más rápido a la primera ocasión posible. Si un piloto que ha sido alcanzado, parece no haber visto que otro piloto está intentando adelantarle, los Comisarios agitarán banderas azules para prevenirle que un piloto más rápido intenta adelantarle.

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

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

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

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

4. La bandera formada por triángulo negro y triángulo blanco, acompañada de un panel con un número, será una advertencia para el piloto indicado de que los Comisarios Deportivos han recibido un informe sobre una conducta irregular en pista.
5. Está prohibido realizar ensayos de salida en la pista, excepto en el momento, lugar y forma establecida por el Director de Prueba y/o Carrera en el Briefing y siempre que no entrañe peligro para el resto de participantes.
6. Está prohibido efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos, a partir del punto indicado por el Director de Competición y/o de Carrera en el Briefing.

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

7. La circulación de un kart innecesariamente lenta, errática o de forma que pueda ser considerada potencialmente peligrosa para el resto de 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 rodar innecesariamente lento, circular entre 3 y 5 segundos en relación con el tiempo de vuelta medio de la sesión en cuestión.

21.5 Carenado delantero y Kit de montaje del carenado

En todas las categorías convocadas del Campeonato de Asturias de Karting, el uso del carenado delantero homologado y del kit de fijación del carenado delantero homologado (CIK o por una ADN) correspondiente al periodo 2015-2020, es obligatorio.

A partir de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados y hasta las Carreras, 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 las Mangas Clasificatorias, Carrera 1 y Carrera 2, sólo se permite la instalación del carenado delantero en la Zona de Reparación.

Instalación del carenado delantero

El carenado delantero (instalado mediante el kit de montaje del carenado) debe estar en posición correcta en todo momento de la competición. Ver Dibujo Técnico nº **2d**.

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

Una vez mostrada la bandera a cuadros y los pilotos hayan cruzado la línea de llegada, uno o más Jueces de Hechos comprobarán la colocación de los carenados delanteros de los karts participantes, realizando el correspondiente informe en el caso que el carenado delantero de un kart no esté en la posición correcta. Los Comisarios Deportivos impondrán en todo caso, de forma automática, directa e inmediata una penalización consistente en una pérdida de 3 posiciones en las Parrillas de Salida de las mangas clasificatorias en el caso que dicha infracción se produzca durante los Entrenamientos Oficiales Cronometrados o una penalización en tiempo de 10 segundos al concursante/piloto del kart implicado cuando se trate de las Mangas Clasificatorias y/o Carreras. Estas penalizaciones no serán apelables.

Si queda constatado / probado que un piloto ha reemplazado y/o reposicionado intencionadamente un carenado delantero que no estaba instalado correctamente durante la última vuelta o tras haberse mostrado la bandera a cuadros, conllevará la descalificación de la competición. Esta penalización no será apelable.

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 INC (USA)" será utilizado desde los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Mangas Clasificatorias y Carreras para controlar la conformidad del carenado delantero con el Reglamento.

La medida COV (Compuestos Orgánicos Volátiles) del carenado delantero no podrá superar 5 ppm (valor límite máximo) en todo momento.

Nota: la polución del carenado delantero, 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 el carenado delantero no es conforme al Reglamento, el piloto en cuestión no será autorizado a acceder a la Pre-Parrilla: por consecuencia, no será autorizado a tomar parte en la sesión correspondiente de la competición (Entrenamientos, Mangas clasificatorias o Carreras).

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, además de la normativa recogida en el presente Reglamento Deportivo.

22.2 Ningún kart podrá tomar parte en una prueba hasta que no haya sido autorizado por los Comisarios Deportivos a la vista de los resultados de las verificaciones previas a la prueba.

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

22.4 Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:

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

23) VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

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

1. El boletín de inscripción debidamente cumplimentado en su totalidad y en particular que esté debidamente firmado por el competidor y que las

características del Kart (Marca, modelo, ficha de homologación) corresponden con la normativa.

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

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), y la publicidad, obligatoria del Campeonato, Pases (1 pase Competidor; 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 Competidor, 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 caución de 50 euros al Competidor.

Dicha caución sería devuelta al 50% en caso que dicho Competidor presentase el pase original.

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

24) VERIFICACIONES TÉCNICAS

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

24.2 Verificaciones Previas

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

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

Campeonato de Asturias de Karting 2018



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

No será admitido un pasaporte técnico incompleto.

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

4. Marcaje –Precintaje:

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

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

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

Los Comisarios Técnicos podrán controlar el estado de los precintos y/o marcas, antes y después de los entrenamientos clasificatorios, de todas las Mangas y carreras. A la vista de un precinto roto o ausencia y/o manipulación de marcas, el Comisario Técnico, que será considerado en este caso, como un Juez de Hechos, pasará un informe a los Comisarios Deportivos, los cuales procederán de la siguiente forma:

- a) Si la anomalía es detectada antes de iniciarse los Entrenamientos clasificatorios, cualquiera de las mangas o carreras, se penalizará con la no

autorización a tomar la salida del equipo infractor en entrenamientos, manga correspondiente o carrera.

- b) Si la anomalía es detectada después de iniciarse los Entrenamientos clasificatorios se penalizará con la anulación de tiempos obtenidos. Si es detectada después de iniciarse una manga o carrera, será excluido de la misma.

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

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

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

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

24.3 Verificaciones Finales

Inmediatamente después de cada sesión de entrenamientos cronometrados oficiales; después de cada manga; repesca y tras cada carrera, 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; revoluciones por minuto (RPM) del motor y el control electrónico de funcionamiento del embrague (para aquellas categorías que sea de aplicación). Los Comisarios Deportivos podrán ampliar en cualquier momento y a su criterio, la cantidad de vehículos a verificar.

Se recomienda a los Comisarios Técnicos no detenerse ante la primera irregularidad técnica encontrada, incluso si ésta, por sí misma, es suficiente para la exclusión.

Si en el caso de una verificación de oficio o como consecuencia de una reclamación, fuera encontrada una irregularidad en alguna pieza que no fuera objeto de la misma, los Comisarios Técnicos deberán tenerla en cuenta en la emisión del informe sobre la regularidad del vehículo.

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

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

1. En el caso de que el Reglamento del Certamen estableciera dos entrenamientos, dos mangas y/o dos carreras en la misma prueba y un competidor fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la primera sesión de entrenamientos, o de la primera manga o la primera carrera, se precintará –si ha lugar- el sujeto de la verificación misma, reenviando la inspección material al término de la segunda sesión de entrenamientos, o de la segunda manga, o de la segunda carrera. El competidor acepta expresamente que la eventual exclusión de la clasificación de la primera sesión de entrenamientos, o de la primera manga, o de la primera carrera conlleva también la exclusión de la segunda sesión de entrenamientos, o de la segunda manga, o de la segunda carrera, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la exclusión hayan sido cambiadas después de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera, en cuyo caso, deberá haberlo notificado antes de efectuar la sustitución a los Comisarios 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 exclusión de la manga o carrera correspondiente pudiendo llegar a la Exclusión de la prueba, 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 PARQUES DE SERVICIO

25.1 Entrada al Pit Lane

La sección de pista que conduce al Pit-Lane será denominada “entrada al Pit-Lane y se utilizará para abandonar la pista, el acceso al área de boxes y/o los parques de servicio.

Durante la competición, solamente estará autorizado el acceso a Boxes por la entrada al Pit-Lane.

25.2 Zona de aceleración o carril de salida

El acceso a pista solo se podrá realizar a través de la zona de aceleración o carril de salida habilitados para ello.

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

25.3 Zona o Área de reparación

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

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

25.4 Parque de salida

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

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, y carrera.

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

25.8 Parque Cerrado

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

25.9 Norma de distribución de neumáticos. Parque de neumáticos.

1. General

Con el objetivo de controlar la calidad y disponibilidad de neumáticos para las pruebas, la FAPA, a través del Circuito Fernando Alonso establece un sistema de distribución de neumáticos de seco y agua, que garantice su correcto suministro.

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

2. Infracciones.

Será de aplicación lo dispuesto en el Artículo 17.4 y Anexo I del presente Reglamento.

3. Almacenaje.

Los neumáticos destinados 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, quedando a partir de ese momento bajo la custodia de los oficiales del parque.

4. Distribución neumáticos para Entrenamientos Privados.

La utilización de neumáticos, en calidad y número, para los Entrenamientos Privados es responsabilidad del competidor así como realizar la previsión necesaria de los mismos a través de los medios que considere oportunos.

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, juegos de neumáticos por prueba y que serán depositados en el Parque de Neumáticos para su uso durante los entrenamientos privados.

La obtención de estos neumáticos se realizará mediante la adquisición del Bono correspondiente al suministrador y su solicitud posterior en el Parque de Neumáticos, dentro del horario establecido en el Reglamento Particular de la Prueba.

5. Distribución de neumáticos oficiales.

Los neumáticos oficiales para la prueba serán distribuidos en el Parque de Neumáticos, en el horario que se determine al efecto en el Horario de la prueba y siempre antes de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, mediante aportación del Bono 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.

6. Máximo número de neumáticos.

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

Se establecerá un número máximo de neumáticos slick.

Se establecerá un número máximo de neumáticos de agua.

7. Utilización de neumáticos

El régimen de utilización de neumáticos durante la prueba se regirá por lo establecido en el Reglamento Técnico de cada categoría.

Los neumáticos verificados serán utilizados para los entrenamientos oficiales cronometrados, mangas clasificatorias, y carreras, y por tanto solo serán entregados al piloto a estos efectos.

Por tanto no podrán ser utilizados para los o Warm Up en los que los neumáticos son a libre elección del piloto excepto que el Reglamento Técnico específico de la categoría establezca otro sistema.

8. 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 **MiniRAE Lite** de la empresa “RAE Systems INC (USA)” será utilizado desde los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Mangas Clasificatorias y Carreras 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 **15 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 (Entrenamientos, Mangas clasificatorias o Carreras).

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

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

27) COMPOSICIÓN DE LA PRUEBA

Para todas las pruebas puntuables para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenge de

Asturias la composición de la prueba será el siguiente:

Verificaciones administrativas y técnicas, Warm-up entrenamientos oficiales cronometrados, mangas clasificatorias, , carrera 1 y carrera 2, y entrega de premios.

La FAPA podrá autorizar otra composición distinta previa petición motivada de un Organizador.

Salvo autorización expresa de la FAPA no está autorizada la combinación de categorías en una misma prueba.

28) KARTS ADMITIDOS EN PISTA

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

Circuito Corto

Entrenamientos Libres y Warm-Up	40 karts
Entrenamientos, oficiales cronometrados:	34 karts (*)
Mangas clasificatorias, y carreras:	34 karts (*)

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

Circuito Largo

Circuito con Grado FIA 1, 2, 3 o 4, están reconocidos y adaptados para pruebas de SENIOR-KZ-2.

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

Calculo de acuerdo a la longitud del circuito, con un kart cada 50 metros y con un máximo absoluto de 60 karts.

29) DISTANCIAS A RECORRER

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

<u>Categoría</u>	Clasificatorias	Carrera
ALEVIN	(6 Vueltas)	(8 Vueltas)
CADETE	(6 Vueltas)	(8 Vueltas)
JUNIOR	(8 Vueltas)	(10 Vueltas)
SENIOR	(8 Vueltas)	(10 Vueltas)
SENIOR – KZ2		
SILVER	(10 Vueltas)	(12 Vueltas)

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 (excepto en la especialidad de ALEVÍN y CADETE).

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

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

30.2 Cuando el Director de Carrera y/o de prueba declaren “Pista Mojada” en la Categoría ALEVÍN y CADETE, todos los pilotos deben colocar –en el tiempo establecido por el Director de Carrera---neumáticos para lluvia en todas las ruedas antes de salir.

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

30.4 El régimen de utilización de neumáticos en condiciones de “Pista Mojada” deberá respetar lo dispuesto en el artículo 25.10.8.

31) Warm-up)

31.1 Definición

- a) Warm Up: Sesión no obligatoria, en que sólo pueden tomar parte los pilotos. Éste entrenamiento está reservado, y siempre bajo autorización de la FAPA.

31.2 Desarrollo y Composición

Tendrán una duración mínima de 10 minutos para cada categoría. Cuando el número de inscritos sea mayor de 40 serán divididos en series o mangas, par e impar, con un máximo de 40 pilotos por serie o manga,

El uso de transponders es obligatorio desde el principio del Warm-Up. Las infracciones cometidas por un piloto o su competidor durante el Warm-Up, serán penalizadas por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

31.3 Interrupción de los Warm-up

Cuando fuera necesario interrumpir el Warm-Up 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 sesión 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 Warm-up, se podrá renunciar a prolongar dicho período después de una interrupción de este tipo.

32) ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS

32.1 Definición

Entrenamiento Oficial cronometrado: Sesión obligatoria para todos los vehículos y pilotos, que deseen tomar parte en la carrera, y hayan sido autorizados a tomar parte en dicha sesión.

Campeonato de Asturias de Karting 2018



Los pilotos autorizados a participar en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, tendrán derecho a una sesión máxima de 10 minutos; en cada serie podrá participar un máximo de 34 pilotos.

32.2 Composición y Desarrollo

1. Los pilotos que hayan pasado las verificaciones serán divididos en series cuando superen los 34 vehículos, mediante sorteo, en presencia de un Comisario Deportivo, o mediante el sistema de par e impar.

Como norma general, las series serán publicadas al término de las Verificaciones técnicas de cada categoría.

2. Cada Serie estará compuesta de un máximo de 34 pilotos.

3. Cada serie realizará una sesión de 8 min.

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

5. 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.

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

32.3 Clasificación de Entrenamientos Oficiales Cronometrados

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

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

1.-Si se realiza 1 serie:

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

2.- Si se realizan 2 series:

Caso A.

Si el mejor tiempo de la serie más lenta, es menor del 101%, que el mejor tiempo de la serie más rápida:

Campeonato de Asturias de Karting 2018



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

Caso B.

Si el mejor tiempo de la serie más lenta, es mayor del 101%, que el mejor tiempo de la serie más rápida:

La clasificación se realizará aplicando el criterio siguiente:

- 1er Clasificado: 1º de la serie 1 (más rápida).
- 2º Clasificado: 1º de la serie 2 (más lenta).
- 3º Clasificado: 2º de la serie 1
- 4º Clasificado: 2º de la serie 2

Y así sucesivamente.

3.-Si se realizan 3 series:

Caso A.

Si el mejor tiempo de la serie más lenta, es menor del 101%, que el mejor tiempo de la serie más rápida:

La Clasificación se realizará por el mejor tiempo de cada piloto.

Caso B.

Si el mejor tiempo de la serie más lenta, es mayor del 101%, que el mejor tiempo de la serie más rápida:

La Clasificación se realizará aplicando el criterio siguiente:

- 1er Clasificado: 1º de la serie 1 (más rápida)
- 2º Clasificado: 1º de la serie 2 (segunda más rápida)
- 3º Clasificado: 1º de la serie 3 (más lenta)
- 4º Clasificado: 2º de la serie 1
- 5º Clasificado: 2º de la serie 2
- 6º Clasificado: 2º de la serie 3

Y así sucesivamente aplicando el mismo principio si se realizan más series.

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

32.4 Interrupción de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados

1. La decisión de parar los Entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera (o en su ausencia, por su adjunto) bajo la autoridad del Director de Prueba.
2. El Director de Carrera puede interrumpir los Entrenamientos oficiales cronometrados tantas veces y por tanto tiempo como él crea necesario para despejar la Pista o permitir la retirada de un vehículo.
3. Cuando fuera necesario interrumpir los Entrenamientos a causa de obstrucción de la Pista por un accidente o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista.
4. Cuando la señal de interrupción sea dada todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresarán lentamente hacia la línea de salida o Parque de Llegada, siguiendo totalmente las indicaciones de los comisarios de pista, y preparados para detenerse si así fuera solicitado por los oficiales de la prueba.

32.5 Reanudación de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados

1. Salvo imposibilidad manifiesta, estos entrenamientos serán reanudados al menos para cumplir los tiempos mínimos de Entrenamientos Oficiales Cronometrados.
2. En el caso que una o varias sesiones de Entrenamientos oficiales cronometrados sean interrumpidas, no se admitirá ninguna reclamación relativa a los posibles efectos sobre la calificación de los pilotos admitidos a la salida.

Solo estarían autorizados a participar en la reanudación de los entrenamientos oficiales cronometrados, aquellos pilotos que no hubiesen accedido a pista

antes de la interrupción pero que estuvieran en la Pre-parrilla y aquellos que aún continuasen en pista.

32.6. Anulación de los Entrenos Oficiales Cronometrados.

En caso de no disputarse los Entrenos Oficiales Cronometrados por causas de fuerza mayor, para la confección de las parrillas de las Mangas Clasificatorias, se tendrían en cuenta los tiempos del Warm-Up. 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 Mangas de clasificación y/o en las Carreras.

33.1 Formación de las Parrillas de Salida

La Parrilla de las Mangas Clasificatorias se formará en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados y según el número de pilotos mediante el sistema de grupos especificado en el Art.36.

La Parrilla de la Carrera 1 se formará en función de los resultados de las Mangas Clasificatorias.

La Parrilla de la Carrera 2 se formará en función de la Clasificación oficial provisional publicada por la Dirección de Carrera, inmediatamente después de finalizar la 1ª Carrera. Si desde la publicación de la citada Clasificación provisional hasta la hora establecida para la publicación de la parrilla de la 2ª Carrera, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional que sirve de base para la confección de la parrilla.

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

33.3 La parrilla de salida definitiva será publicada el día de la carrera 1 hora antes

de la hora oficial de salida de la prueba o carrera).

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

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

Si se retiran uno o más vehículos antes de la publicación definitiva de la parrilla de salida, sus espacios en la misma serán completados con los vehículos de reserva, si los hubiera, que serán admitidos a la salida en los últimos puestos de la parrilla.

Después de la publicación de la parrilla de salida, ningún vehículo de reserva será admitido a participar en la carrera.

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

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

34.1 Warm Up

Los pilotos accederán a la pista de la forma siguiente:

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

Control de puerta:

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

No estando autorizado el uso de neumáticos oficiales.

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 manga que les corresponda y en el horario previsto para la misma.

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

Normas de seguridad:

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

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

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

34.3 Mangas Clasificadoras, y Carreras.

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

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

Control de puerta:

Campeonato de Asturias de Karting 2018



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

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

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

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

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

Arranque de motores preventivo.

A discreción del Director de Carrera se podrá realizar un arranque de motores preparatorio para la salida.

Situados correctamente en la Pre-Parrilla y con los karts debidamente sujetos en los carros, se podrá proceder al arranque de motores durante un minuto.

Este momento será determinado por el Director de Carrera, adjunto o Jefe de Pre-parrilla.

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

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

1. Durante la formación de las Pre---parrillas los pilotos se colocarán en la posición exacta que deberán ocupar en el momento de la salida. Este lugar deberá ser mantenido durante todo el procedimiento de salida.
2. La parrilla tendrá una formación de dos filas.
3. Una vez los karts abandonan la zona de Pre---parrillas y traspasan la línea que delimita el final de los boxes o carril de aceleración, no pueden recibir ningún tipo de ayuda exterior.
4. Cualquier piloto que no se haya situado a las órdenes del Director de Carrera o Director de Prueba y con su kart en orden de marcha, le será permitido salir del Parque de Salida solo cuando lo autorice el Director de Carrera, Director de Prueba o el Oficial a cargo del Parque de Salida.

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

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

1. 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.
2. La línea de meta determina el inicio y final de una vuelta completa al circuito y por consiguiente también al inicio y final de una Manga o Carrera.
3. 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.
4. Para las salidas lanzadas, en cada circuito existirá una línea roja en la zona previa a la zona de salida, Esta línea roja o línea imaginaria formada por conos

al borde de la Pista, deberá ser indicada en el Reglamento Particular o en el Briefing. Durante la vuelta o vueltas de formación, los pilotos podrán recuperar su posición hasta esta línea roja. Una vez superada la línea roja, los pilotos no pueden recuperar la posición en la formación y tomarán la salida en la posición que ocupe en ese momento.

5. Para las salidas lanzadas, en la zona de parrilla existirán dos pasillos de 2 metros de ancho y aproximadamente 100 metros de largo, como máximo, cada uno, delimitados por líneas blancas, conformando dos carriles comenzando no antes del final de la última curva antes de la Línea de salida y hasta la línea de salida.

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.

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

3. Tipos de Salida

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

Las salidas tipo Le Mans están prohibidas, excepto autorización expresa de la FAPA previa petición expresa del organizador.

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

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

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

35.2. Secuencia del Procedimiento de Salida.

Este procedimiento será aplicable en todas las categorías.

Campeonato de Asturias de Karting 2018



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 Arranque Motores. Aviso audible. Los pilotos arrancan sus motores y quedan a la orden del DC. En el caso de que un piloto no pueda arrancar su motor, deberá indicarlo a los comisarios.

Bandera verde. Los pilotos deben iniciar la vuelta de formación.

Si el Director de Carrera declara "Pista Mojada", en base al artículo 30, estará autorizado el cambio o montaje de neumáticos hasta la 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.

En las categorías con embrague centrifugo, una vez arrancados los motores, los pilotos quedarán a las órdenes del Jefe de Parrilla, quien será el que determine el momento de iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos estén en condiciones de hacerlo.

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

Durante la vuelta de formación queda prohibido:

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

35.4 Salida Lanzada. Secuencia del Procedimiento

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

A las órdenes del Director de Carrera, los pilotos iniciarán la vuelta de formación, manteniendo su posición y sin adelantar al pole position.

2. Una vez que hayan tomado la salida de la vuelta de formación y traspasado la línea de boxes, los pilotos no podrán recibir ayuda exterior.

En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos hayan salido de la zona de Pre-parrilla, podrá recibir asistencia. Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando reciba la autorización del Director de Carrera y siempre antes de que las luces rojas hayan sido encendidas. En el Briefing, se detallará el punto del circuito que se tomará como referencia, para permitir esta incorporación.

Una vez encendido el semáforo rojo, todos los karts que se encuentren en el Área de Reparación o Pre-Parrilla no podrán tomar la salida hasta que ésta haya sido dada de forma efectiva, independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.

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

- Circular en dos filas y en paralelo, a velocidad reducida.
- No utilizar otro itinerario que el delimitado por la pista para la carrera.

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

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

Después de esa línea ninguna maniobra de adelantamiento será autorizada.

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

5. Si un piloto se detiene por cualquier motivo durante la vuelta de formación, no podrá intentar arrancar de nuevo su kart antes de haber sido superado por la totalidad del pelotón. Solo entonces podrá recuperar su posición original, siempre que no afecte a la seguridad y hasta el lugar donde esté ubicada la línea roja.
6. Para recuperar su posición no podrá usar ningún otro camino o vía que no sea la considerada como pista y delimitada por las líneas blancas.
7. Sin embargo sí, en el caso eventual de una repetición de la vuelta de formación, intenta arrancar por delante de la formación con el objeto de ser superado por los primeros pilotos e intercalarse en el pelotón, le será mostrada la bandera negra y será excluido de esa Manga o Carrera
8. El Director de Carrera podrá detener la vuelta de formación si considera que un piloto se ha parado o retrasado por infracción de otro piloto, o indicará una vuelta suplementaria de formación para que este piloto pueda recuperar su posición.
9. Al final de la vuelta de formación, los pilotos deberán mantenerse en su carril correspondiente, circulando a velocidad reducida y dentro de las líneas marcadas en la pista.
10. Cuando los karts se acerquen, las luces rojas estarán encendidas.

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

Durante todo el procedimiento, todos los pilotos deben respetar una distancia de seguridad entre sí, no mayor a un kart de distancia, que evite los contactos. Todo piloto que toque, golpee o empuje al kart que le precede podrá ser sancionado.

Todo piloto que se salga de su carril podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos, con una penalización en tiempo como mínimo de 3 segundos a consecuencia de una salida parcial del pasillo (hasta dos ruedas fuera) y de 10 segundos por una salida integral del pasillo (más de dos ruedas fuera).

12. Si el Director de Carrera considera correcta la formación, dará la salida apagando las luces rojas.
13. Si no considera correcta la formación, encenderá la luz ámbar o naranja, que significará que debe realizarse otra vuelta de formación y se inicia de nuevo el procedimiento de salida.
14. En los casos de salida anticipada del contra-Pole (adelantar al Pole antes de que la salida haya sido dada), podrá ser sancionado en función del Anexo I.

En el caso de que adicionalmente se produjera un exceso de velocidad en el control de salida, las sanciones serán acumulativas.

35.5 Salida Parada - Secuencia del procedimiento.

1. Una vez formadas las Pre-Parrillas, los pilotos estarán a las órdenes del Director de Carrera y seguirán sus instrucciones.
A las órdenes del Director de Carrera, los pilotos iniciarán la vuelta de formación manteniendo sus posiciones y sin adelantar al pole position.
2. Una vez que hayan abandonado la Zona de Pre---parrillas y traspasado la línea de final de boxes o carril de aceleración los pilotos no podrán recibir ayuda exterior.

Los pilotos iniciarán la vuelta de formación y se dirigirán a la parrilla de salida en la pista, utilizando el desarrollo normal de la pista.

En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos hayan salido de la zona de Pre---Parrilla, podrá recibir asistencia. Una

vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando el pole position no haya llegado a la zona de línea roja. Una vez el pole position haya llegado a la línea roja, todos los karts que se encuentren en el Área de Reparación o Pre-Parrilla no podrán tomar la salida hasta que ésta haya sido dada de forma efectiva independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.

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

- Circular en dos filas y en paralelo, a velocidad reducida.
 - No utilizar otro itinerario que el delimitado por la pista para la carrera.
 - Guardar la posición marcada en la Pre-Parrilla.
 - 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 ser.).
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 e intentar arrancar por sus propios medios una vez que toda la parrilla le haya pasado. No estará autorizado a retomar su posición original y deberá tomar la salida al final de la parrilla, con independencia del número de veces que se haya que repetir la vuelta de formación Ningún piloto estará autorizado a ocupar la posición vacante.
14. Si fuera necesario interrumpir el procedimiento de salida, el Director de Prueba o de Carrera, presentará la bandera roja agitada, indicando a los pilotos que deben apagar sus motores.

35.6. Falsas salidas e incumplimientos al Procedimiento de Salida.

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

Una nueva salida será dada inmediatamente, o en un tiempo prudencial que establezca el Director de Carrera, de acuerdo a las circunstancias.

La parrilla de salida será la misma que en el procedimiento inicial.

Todos los pilotos presentes en el área de salida o en el área de reparación antes de que el procedimiento fuera detenido, serán autorizados a tomar la salida de la nueva vuelta de formación. Se 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.

3. 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) MANGAS CLASIFICATORIAS.

36.1 Definición

1. Los tiempos realizados en los Entrenamientos servirán para confeccionar las parrillas de salida de las Mangas Clasificatorias.

2. Las Mangas Clasificatorias se realizarán en función del número pilotos, dividiéndose en grupos de un máximo de 17 pilotos y 2 grupos como máximo en cada Manga.

36.2 Composición y Desarrollo

Las Mangas Clasificatorias se desarrollarán mediante los siguientes criterios:

Caso A

Si el número de pilotos es menor al de admitidos en Pista (34), se efectuarán dos Mangas clasificatorias, en las que participarán todos los pilotos, excepto una decisión distinta tomada por los Comisarios Deportivos de la prueba.

Caso B

Si el número de pilotos admitidos a tomar la salida es de 35 a 68, se realizarán grupos con 17 pilotos cada uno como máximo, confeccionados de la siguiente forma

Caso B.1.

Si el número de pilotos es de 35 a 51 se realizarán 3 grupos, confeccionados de la siguiente forma:

Campeonato de Asturias de Karting 2018



Según la clasificación de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados:

1º Clasificado – 1º grupo A

2º Clasificado – 1º grupo B

3º Clasificado – 1º grupo C

4º Clasificado – 2º grupo A

5º Clasificado – 2º grupo B

6º Clasificado – 2º grupo C

Y así sucesivamente.

Cada Grupo competirá contra el resto de grupos formados, es decir:

A contra C B contra C A contra B

Los 28 primeros pilotos clasificados en estas Mangas serán clasificados directamente a las Carreras.

Caso B.2.

Si el número de pilotos es de 52 a 68 se realizarán 4 grupos, confeccionados de la siguiente forma:

Según la clasificación de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados:

1º Clasificado – 1º Grupo A

2º Clasificado – 1º Grupo B

3º Clasificado – 1º Grupo C

4º Clasificado – 1º Grupo D

5º Clasificado – 2º Grupo A

6º Clasificado – 2º Grupo B

7º Clasificado – 2º Grupo C

8º Clasificado – 2º Grupo D

Y así sucesivamente.

Cada grupo competirá contra el resto de grupos formados, es decir:

A contra B C contra D A contra C B contra D A contra D B contra C.

Los 28 primeros pilotos clasificados en estas Mangas serán clasificados directamente a las Carreras.

Caso C

Si el número de pilotos es de 69 o superior.

Campeonato de Asturias de Karting 2018



Se dividirán en dos divisiones, D1, D2, en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

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

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

Al final de las Mangas Clasificatorias, los primeros 17 pilotos clasificados de cada División serán clasificados para las Carreras Finales.

La parrilla de salida de la Carrera 1, estará compuesta de la siguiente manera: 1 línea con los 17 primeros clasificados de la D1 y la otra línea con los 17 primeros clasificados de la D2. La pole position será otorgada al piloto con el menor número de puntos y determinará la línea a ocupar por la división a la que pertenece. En caso de empate a puntos, la pole se decidirá por el tiempo de los entrenamientos oficiales cronometrados.

36.3 Puntuación y clasificación de las Mangas Clasificatorias.

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

Al primero..... 0 puntos.

Al segundo.....2 puntos.

Al tercero..... 3 puntos.

Y así sucesivamente en función creciente de 1 punto.

2. Los pilotos que no hayan efectuado todas las vueltas previstas, será clasificado de acuerdo con el número de vueltas efectuadas.
3. En caso de ex---aequo entre pilotos, el desempate se realizará en función de su clasificación en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados.
4. Los pilotos que no tomen la salida en una Manga Clasificatoria, les serán atribuidos un número de puntos igual al número total de participantes del grupo A y B más 1 punto.

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

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

5. En el caso de que una o varias mangas clasificatorias no pudieran disputarse por causas de fuerza mayor y que, además, sea manifiestamente imposible establecer una clasificación de las mismas deportivamente equitativa, donde todos los participantes hubiesen disputado el mismo número de mangas, se tomará la clasificación de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados como base para establecer la Parrilla de Salida de la Carrera 1.

37) CARRERAS

37.1 Composición y Desarrollo

1. En cada prueba se realizarán dos Carreras, denominadas Carrera 1 y Carrera 2.
2. La parrilla de la Carrera 1 se establecerá de acuerdo con los resultados de los entrenamientos cronometrados, salvo que hubiera mangas de repesca que se establecerá de acuerdo a los puntos obtenidos en las Mangas Clasificatorias.
2. La Parrilla de la Carrera 2 se formará en función de la Clasificación oficial provisional publicada por la Dirección de Carrera, inmediatamente después de finalizar la 1ª Carrera.
Si desde la publicación de la citada Clasificación provisional hasta la hora establecida para la publicación de la parrilla de la 2ª Carrera, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional que sirve de base para la confección de la parrilla, y en tal caso la publicación de la parrilla, irá acompañada de la publicación de una Clasificación Provisional Revisada, que contenga las sanciones impuestas hasta ese momento.

37.2. Neutralización o Reanudación tras una suspensión de una manga o carrera.

37.2.1 Neutralización de una manga o carrera

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

El procedimiento será usado solo si la pista 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 manga o 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.

3. 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.

4. 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 manga o 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.

37.2.2 Reanudación tras la suspensión:

Si una manga o carrera es suspendida en aplicación del artículo 38.3, 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.

37.3. Suspensión de Mangas Clasificatorias y Carreras.

1. Suspensión

1. Cuando fuera necesario suspender las Mangas Clasificatorias, o Carreras a causa de obstrucción de la Pista por un accidente o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista.

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

Considerando que:

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

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.

La Manga o Carrera será reanudada en base al Procedimiento SLOW y será de aplicación el artículo 38.2.2, según los criterios descritos a continuación:

Caso A

Menos de 2 vueltas realizadas.

- La salida original será considerada nula y no realizada.
- La distancia será la misma que la original.
- La parrilla de salida será la misma que la original.
- Se admitirá a la nueva salida a todos los Pilotos presentes en el procedimiento de la salida original, con su kart original 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 Manga o Carrera será reanudada en base al Procedimiento SLOW y será de aplicación el artículo 37.2.2.
- La clasificación provisional será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- La distancia de la manga o carrera tras la suspensión, será inferior en una vuelta a la distancia original menos el número de vueltas realizado hasta la orden de suspensión.
- El orden de salida será determinado por la clasificación provisional de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- Los karts que se encuentren en el área de Reparación o no corriendo en el momento de mostrar la bandera roja, no podrán reincorporarse en la reanudación.

Caso C

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

- La Manga o Carrera se considerará como finalizada.
- La clasificación será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- Se otorgarán la totalidad de los puntos.

37.4 Detención definitiva de una manga o carrera

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

38) LLEGADA

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

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

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

38.4 Después de haber recibido la señal de fin de Carrera, todos los karts 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.

38.5 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.

38.6 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.

39) PARQUE CERRADO

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

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

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

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

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

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

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

39.8 La duración del Parque Cerrado quedará determinada por los Comisarios Deportivos en base al Art. 44.

40) CLASIFICACIÓN

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

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

De acuerdo con lo establecido en el Art. 20 del CDI, la línea de llegada es la que establece el orden de llegada real de los vehículos. Por ello, en caso de duda, la “foto-finish” será la que establezca el citado orden de llegada.

En el supuesto que tras analizar dicha “foto-finish” persistieran las dudas sobre el orden de llegada, se tendrá en cuenta, la mejor vuelta que los pilotos implicados hayan conseguido en la carrera en cuestión donde se hubiesen generado las dudas respecto al orden en la llegada (Manga clasificatoria; Repesca; Carrera

Final). Si esto no fuera suficiente para deshacer el empate, se tomaría en consideración la segunda mejor vuelta y así sucesivamente hasta establecer el orden de llegada.

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

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 .
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.
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.

41) DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS

41.1 Distribución de puntos en Carrera

Para cada Carrera de cada prueba puntuable, se establecerá el siguiente sistema de puntuación:

- 1º Clasificado 45 puntos
- 2º “ 40 puntos
- 3º “ 36 puntos
- 4º “ 33 puntos
- 5º “ 31 puntos
- 6º “ 30 puntos
- 7º “ 29 puntos
- Y así sucesivamente en función decreciente de puntos.

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

41.2 Clasificación final del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge.

Serán de aplicación los Reglamentos específicos de cada Certamen.

42) ENTREGA DE PREMIOS

Los 3 primeros clasificados de la suma de las Carreras 1 y 2 y el representante del primer equipo clasificado deberán participar en la ceremonia de entrega de premios en el pódium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo.

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

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

43) RECLAMACIONES Y APELACIONES

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

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

43.2 Conforme a lo indicado en el 15 del CDI, todo competidor tiene derecho a apelar contra las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de las pruebas en la forma y plazos establecidos en el citado Capítulo, acompañado de una caución de **2.500**.Euros.

44) CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS Y CHALLENGES DE ASTURIAS.

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

44.2 A efectos de clasificación general final, será obligatorio retener los resultados de las carreras en las cuales un competidor y/o piloto hayan sido excluidos por cualquier motivo de índole técnica o deportiva, una vez agotadas todas las vías de apelaciones y recursos.

Asimismo, se tendrán en cuenta como resultados a retener los derivados de la no participación de un competidor y/o piloto en alguna de las pruebas del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, fruto del cumplimiento de sanciones.

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

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

2º) Si persiste el empate, 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.

3º) Si persiste el empate, calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en todas las Mangas Clasificadoras realizadas en las pruebas puntuables para el Certamen.

4º) Si persiste el empate, calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados en las pruebas puntuables para el Certamen.

5º) Si persiste el empate, la FAPA designará el vencedor basándose en otras consideraciones que estime oportuna.