



# REGLAMENTO DEPORTIVO 2023

## ROTAX MAX EURO TROPHY Winter Cup Campillos

### Estado de las Series/Eventos

Permiso RFEDA: 23017 / CIK

### Tabla de Contenidos

<b>1. GENERAL</b>	<b>3</b>
<b>2. CÓDIGO DE CONDUCTA DE LOS PILOTOS</b>	<b>4</b>
<b>3. INFORMACIÓN / FECHAS / INSCRIPCIONES / ENTRENAMIENTOS LIBRES</b>	<b>4</b>
3.1 Oficina de Organización	4
3.2 Fechas / Calendario	5
3.3 Inscripciones	5
3.4 Derecho de inscripción / Neumáticos adicionales	5
3.5 Entrenamientos libres lunes / martes / miércoles / jueves / viernes	5
<b>4. CATEGORÍAS / CLASES / LICENCIAS</b>	<b>6</b>
4.1 Rotax Max Juniors	6
4.2 Rotax Max Seniors	6
4.3 Rotax Max DD2	6
4.4 Rotax Max DD2-Masters	6
4.5 Descripción general de la tabla de licencias	6
4.6 Licencia obligatoria del concursante	7
4.7 Permiso Obligatorio	7
<b>5 PUNTOS, PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS</b>	<b>7</b>
5.1 Resultado del evento	7
<b>6 EQUIPAMIENTO</b>	<b>8</b>
6.1 Cantidad de equipamiento	8
6.1.2 Neumáticos	8
6.2 Combustible / Aceite	8
6.3 Transponders	9
6.4 Cámaras	9



6.5 Cascos / Monos / Guantes / Botas	9
6.6 Números de Carrera	9
6.7 Chasis	9
<b>7 EVENTO / COMPETICIÓN</b>	<b>10</b>
7.1 Condiciones Generales	10
7.2 Verificaciones técnicas y administrativas	10
7.3 Briefings	11
7.4 Seguridad general	11
7.5 Número de karts permitidos en la pista	13
7.6 Código de conducta de conducción en los circuitos de karting	13
7.7 Desarrollo del evento	14
A) Entrenamiento no clasificatorio	15
B) Entrenamiento clasificatorio	15
C) Mangas clasificatorias	15
D) Clasificación después de las mangas	16
E) Mangas de Segunda Oportunidad	16
F) Final 1	16
F) Final 2	17
7.8 Parrillas de salida (en preparrilla, mangas clasificatorias, mangas prefinales y carreras finales)	17
7.9 Procedimiento de salida de la parrilla en la pista	18
7.10 Salida retardada	19
7.11 Procedimiento de salida	19
7.12 Detener una carrera	20
7.13 Reanudar una carrera (mangas clasificatorias o carreras finales)	22
7.14 Neutralización de una manga clasificatoria o carrera	22
7.15 Seguridad	23
7.16 Paddock	23
7.16 Parque de servicio / Preparrilla	23
7.17 Jurisdicciones	24
7.18 Reclamaciones y apelaciones	24
<b>8 REGLAS Y PENALIZACIONES DE LA SERIE</b>	<b>25</b>
8.1 Carenado delantero	25
8.2 Abandono del pasillo	25
8.3 Penalización por tiempo de 5 segundos	25
8.4 Neumáticos montados con sentido de marcha incorrecto	26
<b>9 OTROS</b>	<b>26</b>



## 1. GENERAL

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

- a.) Las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de España. 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.

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

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

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

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

En caso de interpretación, la jurisdicción de la RFEa es la autoridad responsable.

El idioma oficial del Código Deportivo Internacional se indica en dicho documento.

### **Responsabilidad, modificación del reglamento, cancelación del evento**

- (1) Los inscritos (concurantes, pilotos y demás asistentes) participan en el evento bajo su propia responsabilidad. Son los únicos responsables, bajo el derecho civil y penal, de todos los daños causados por ellos o por el vehículo que utilicen, siempre que no se haya concluido la exclusión de responsabilidad.
- (2) En principio, las modificaciones de estos reglamentos solo pueden realizarse por las autoridades competentes. Tras el inicio del evento, las modificaciones solo podrán llevarse a cabo por los comisarios deportivos del evento mediante complementos, pero únicamente en caso de necesidad por razones de seguridad y/o de fuerza mayor, o por orden de las autoridades, o con respecto a los detalles indicados en el reglamento, sobre la longitud de la pista, la duración de las pruebas, el número de vueltas y la cantidad de oficiales y comisarios deportivos; o en caso de un error manifiesto en el reglamento.
- (3) El organizador se reserva el derecho de cancelar o posponer la totalidad del evento o una carrera en particular por las razones antes mencionadas, sujeto al acuerdo de la correspondiente ADN y de la FIA, y por lo que respecta al calendario, se excluyen en este caso las reclamaciones e indemnizaciones por daños o las reclamaciones de cumplimiento.



## 2. CÓDIGO DE CONDUCTA DE LOS PILOTOS

- 2.1. Todos los concursantes deben competir cumpliendo con las normas y respetando a los oficiales de la carrera y a sus decisiones.
- 2.2. Todos los concursantes deben respetar los derechos, la dignidad y el valor de sus compañeros, independientemente de su sexo, capacidad, apariencia física, origen cultural o religión.
- 2.3. Todos los concursantes deben alentar y asumir la responsabilidad de sus acciones en todo momento.
- 2.4. Todos los concursantes deben asegurarse de que su equipo es seguro y apto para correr, antes de participar en entrenamientos, pruebas o carreras. El piloto solo puede utilizar las prendas de competición homologadas (por ejemplo: casco, guantes, botas de carrera y traje), de acuerdo con las normas.
- 2.5. Es responsabilidad de los concursantes identificar y medir su propio nivel de habilidad respecto a sus pilotos, y asumir la responsabilidad de los riesgos asociados con el entrenamiento, las pruebas y/o las carreras. Cabe señalar que se requiere un nivel básico de aptitud.
- 2.6. Es responsabilidad del concursante declarar, antes de participar en cualquier entrenamiento, prueba o carrera, cualquier condición médica o medicamento requerido que pueda ser relevante en caso de una emergencia.
- 2.7. Se requiere que todos los concursantes muestren cortesía y educación hacia los demás miembros y concursantes en los entrenamientos, pruebas y carreras. Cualquier disputa o problema que pueda surgir durante un evento debe ser tratado de manera respetuosa, con la persona apropiada (oficial) en el evento.
- 2.8. La seguridad de los niños en este deporte es una prioridad. Se promoverá y fomentará el conocimiento del código ético en relación con el cuidado de los niños en los deportes. Es responsabilidad de los concursantes garantizar la seguridad de los niños en los entrenamientos, pruebas o carreras.
- 2.9. Al participar en cualquier evento, es responsabilidad del piloto tomarse el tiempo necesario para leer y entender completamente las reglas, regulaciones y condiciones publicadas para dicho evento antes de su comienzo. Para evitar, así, demoras innecesarias al empezar el evento. Las peticiones de clarificación de estas normas, reglamentos o condiciones deben ser solicitadas en el briefing de pilotos que se celebra antes de cada evento.
- 2.10. Todos los concursantes deben respetar el ambiente y los vecinos de alrededor. Deben comprometerse en reducir el ruido excesivo y mantener todas las áreas que se utilizan tan limpias y libres de contaminación como sea posible.
- 2.11. Las drogas y el alcohol están estrictamente prohibidos para todos los concursantes en los entrenamientos, pruebas y carreras. Es un delito y no será tolerado. Los infractores quedarán excluidos del evento y se enfrentarán a otras medidas disciplinarias.
- 2.12. Cualquier comentario abusivo en las redes sociales (Facebook, Twitter, etc.) entre equipos, pilotos, oficiales, organizadores, o cualquier persona asociada con ROTAX, será responsabilidad de su autor.

## 3. INFORMACIÓN / FECHAS / INSCRIPCIONES / ENTRENAMIENTOS LIBRES

### 3.1 Oficina de Organización

Camp Company GmbH  
Spielberger Str. 11  
63607 Wächtersbach



Alemania  
Tel.: +49-173-6518125  
Correo electrónico: [info@camp-company.de](mailto:info@camp-company.de)

### 3.2 Fechas / Calendario

Rotax Max Euro Trophy Winter Cup: RFEdA España, del 17 al 19 de febrero de 2023, Campillos España

### 3.3 Inscripciones

3.3.1 La inscripción debe realizarse de forma automática en la web: <http://ems.evanet.at/RMEC>  
La lista de pilotos concursantes está disponible en: <http://ems.evanet.at/RMEC/entrylist.php>

3.3.2 Fecha de apertura y cierre de las inscripciones para los eventos

Apertura de inscripción el 14 de Noviembre de 2022, Cierre de inscripción el 21 Enero 2023

3.3.3 Solicitudes de los concursantes

Los solicitantes deben estar en posesión de una Licencia de Concurantes en vigor y de las autorizaciones necesarias (permiso) expedidas por su Autoridad Deportiva Nacional (ADN)

### 3.4 Derecho de inscripción / Neumáticos adicionales

3.4.1 El derecho de inscripción para Rotax-Juniors, Rotax-Seniors, Rotax-DD2 y Rotax DD2-Masters es de 1.160 €, incluyendo en el derecho de inscripción 2 juegos de neumáticos de seco o Slick y la cuota de pista para la práctica libre los viernes. 1 Juego Neumáticos de Lluvia es de compra obligatorio al organizador, precio 225€

3.4.2 Solo se aceptarán las inscripciones una vez recibida la totalidad del pago en la siguiente cuenta bancaria:

Nombre: **Camp Company GmbH**  
IBAN: **DE59506616390005688930**  
BIC: **GENODEF1LSR**  
Banco: **VR Bank Main Kinzig e.G.**

3.4.3 Si el piloto no asiste al evento **NO HABRÁ DEVOLUCIÓN DEL DERECHO DE INSCRIPCIÓN**. Si no se recogen los neumáticos incluidos el derecho de inscripción, estos no se entregarán en el siguiente evento; es responsabilidad del piloto / concursante recoger los neumáticos.

3.4.4 Tasa administrativa por inscripción tardía en todos los Eventos: 100 € (Si se acepta la inscripción).

3.4.5 Los pilotos solo pueden entrar en una clase/categoría.

3.4.6 Cada concursante puede reservar un máximo de 4 juegos de neumáticos de seco o Slick por evento (para los entrenamientos libres del jueves/viernes); estos neumáticos también pueden utilizarse para los entrenamientos no clasificatorios del sábado y para el warm up del domingo.

### 3.5 Entrenamientos libres lunes / martes / miércoles / jueves / viernes

3.5.1 De lunes a jueves, de 10:00 a 17:00 aproximadamente, y antes de los eventos, habrá una posibilidad de entrenamiento libre organizado por los propietarios de la pista. Durante esta práctica la elección de los



neumáticos será libre (sin escaneo). Desde Miércoles sólo pilotos inscritos están autorizados a participar en los entrenamientos libres.

3.5.2 El viernes habrá un entrenamiento libre organizado en sesiones de 09:00 a 17:00 aproximadamente únicamente para pilotos inscritos. En la primera sesión para cada clase, de 09:00 a 10:00 aproximadamente, los neumáticos son libres. A partir de la segunda sesión, cada clase solo puede utilizar neumáticos de seco o slick escaneados, con un máximo de 4 neumáticos delanteros y 4 traseros. Los pilotos que se presenten en una sesión con neumáticos sin escanear no podrán participar en la sesión.

## 4. CATEGORÍAS / CLASES / LICENCIAS

### 4.1 Rotax Max Juniors

Máximo de 72 inscripciones/pilotos

Licencia: Una Licencia Mínima Nacional de Karting emitida por una ADN afiliada a la FIA.

Edad: De 12 a 14 años, un/a piloto tiene que cumplir 12 años durante el año natural en que se expide la licencia. Los pilotos que cumplan 15 años en el año no serán admitidos.

Peso: 145 kg

### 4.2 Rotax Max Seniors

Máximo de 72 inscripciones/pilotos

Licencia: Licencia nacional de karting A o superior emitida por una ADN afiliada a la FIA.

Edad: a partir de 14 años. El/la piloto tiene que cumplir 14 años durante el año natural en que se expide la licencia.

Peso: 162 kg

### 4.3 Rotax Max DD2

Máximo de 36 inscripciones/pilotos

Licencia: Licencia nacional de karting A o superior emitida por una ADN afiliada a la FIA.

Edad: a partir de los 15 años. El/la piloto debe cumplir 15 años durante el año natural en que se expide la licencia.

Peso: 175 kg

### 4.4 Rotax Max DD2-Masters

Máximo de 36 inscripciones/pilotos

Licencia: Licencia nacional de karting A o superior emitida por una ADN afiliada a la FIA.

Edad: a partir de los 32 años. El/la piloto debe cumplir 32 años durante el año natural en que se expide la licencia.

Peso: 175 kg

El organizador/promotor tiene el derecho de juntar las clases DD2 y DD2-Másters, si el número de inscripciones en la clase DD2-Másters es menor de 15 pilotos.

### 4.5 Descripción general de la tabla de licencias

Clase	Año de nacimiento	Licencia - Grado	Peso con piloto incluido	Cantidad Pilotos
Juniors (12-14 años)	2009 - 2011	Licencia nacional A de karting o superior	mín. 145 kg	máx. 72
Seniors (a partir de 14 años)	2009 y mayores	Licencia nacional A de karting o superior	mín. 162 kg	máx. 72



DD2 (a partir de 15 años)	2008 y mayores	Licencia nacional A de karting o superior	mín. 175 kg	máx. 36
DD2-Masters (a partir de 32 años)	1991 y mayores	Licencia nacional A de karting o superior	mín. 175 kg	máx. 36

#### 4.6 Licencia obligatoria del concursante

Para participar en la Rotax Max Euro Winter Cup, los solicitantes deben poseer una licencia de concursante válida y las autorizaciones necesarias (permisos) expedidas por sus ADN afiliadas a la FIA, válidas para el karting y para el año en curso; las licencias de concursante no pueden ser entregadas a menores de edad y que no tengan plena capacidad jurídica.

#### 4.7 Permiso Obligatorio

Los concursantes y pilotos que deseen participar en la Rotax Max Winter Cup podrán hacerlo únicamente con la aprobación de su propia ADN. Esta autorización será otorgada por la ADN correspondiente en la forma que considere conveniente. Permisos emitidos por su ADN afiliada a la FIA.

### 5 PUNTOS, PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS

#### 5.1 Resultado del evento

5.1.1 El resultado de la carrera Final será la clasificación final del evento. La carrera Pre-final determinará la parilla de salida para la carrera Final.

5.1.2 Trofeos en todas las categorías por Final para los 3 primeros clasificados de los resultados del evento.

5.1.3 Inscripción gratuita al Rotax Max Euro Trophy 2023 e inscripción gratuita al Rotax Max International Trophy en Le Mans para los siguientes pilotos y clases:

#### Clase Rotax Max Juniors:

Piloto en 1er puesto: entrada gratuita Rotax Max Euro Trophy para toda la temporada (4 eventos)

Piloto en 2º puesto: entrada gratuita Rotax Max Euro Trophy para 2 eventos

Piloto en 3er puesto: entrada gratuita al Trofeo Internacional Rotax Max

#### Clase Rotax Max Seniors:

Piloto en 1er puesto: entrada gratuita Rotax Max Euro Trophy para toda la temporada (4 eventos)

Piloto en 2º puesto: entrada gratuita Rotax Max Euro Trophy para 2 eventos

Piloto en 3er puesto: entrada gratuita al Trofeo Internacional Rotax Max

#### Clase Rotax Max DD2:

Piloto en 1er puesto: entrada gratuita Rotax Max Euro Trophy para toda la temporada (4 eventos)

Piloto en 2º puesto: entrada gratuita Rotax Max Euro Trophy para 2 eventos

Piloto en 3er puesto: entrada gratuita al Trofeo Internacional Rotax Max

#### Clase Rotax Max DD2 Masters:

Piloto en 1er puesto: entrada gratuita Rotax Max Euro Trophy para toda la temporada (4 eventos)

Piloto en 2º puesto: entrada gratuita Rotax Max Euro Trophy para 2 eventos





**(Asegúrese de que posee la licencia adecuada para participar en el Euro Trophy, necesita una licencia internacional y debe estar en el grupo de edad adecuado.)**

## **6 EQUIPAMIENTO**

### **6.1 Cantidad de equipamiento**

Para todas las clases 1 chasis sellado, 2 motores sellados, 2 juegos de neumáticos de seco o Slick, 1 juego de neumáticos de agua/lluvia.

#### **6.1.2 Neumáticos**

##### **Max Junior**

Dry Mojo D2XX CIK Option

Wet Mojo W5 CIK

##### **Max Senior**

Dry Mojo D5 CIK Prime

Wet Mojo W5 CIK

##### **MAX DD2/Masters**

Dry Mojo D5 CIK Prime

Wet Mojo W5 CIK

No se permiten modificaciones ni alteraciones de los neumáticos bajo ningún concepto. Todos los neumáticos se escanearán con código de barras y se revisarán antes de cada sesión (entrenamientos libres, no clasificatorios, warm up, mangas clasificatorias, mangas de segunda oportunidad y finales). Todos los neumáticos estarán depositados en parque cerrado de neumáticos.

**Para los entrenamientos oficiales libres del sábado y el warm up del domingo también se deben utilizar neumáticos escaneados;**

**Se pueden utilizar los neumáticos de los entrenamientos adicionales escaneados de los entrenamientos libres del viernes. Los neumáticos escaneados a partir del viernes no están permitidos para los entrenamientos clasificatorios, mangas clasificatorias, mangas de repesca y Finales.**

Los neumáticos siempre deben montarse de acuerdo con el sentido de rotación marcado en el neumático. No está permitido el rodaje de neumáticos para agua en pista seca. Los neumáticos para agua solo se pueden usar si el director de carrera/prueba ha declarado la Carrera en mojado o la Práctica sobre mojado.

### **6.2 Combustible / Aceite**

Solo se puede utilizar combustible sin plomo de 98 octanos. La gasolinera comercial en la que se tiene que comprar el combustible se publicará en el reglamento particular, así como el número del surtidor y la cantidad de octanaje, que también son de carácter obligatorio.

6.2.1 La proporción de mezcla de aceite será de 50:1 (2%)

6.2.2 El aceite oficial que se puede utilizar en la Rotax Max Euro Winter Cup es el que vemos a continuación, y no se permite ningún otro aceite.

XPS KART TEC SYNMAX, totalmente sintético 2T, KART RACING OIL, DYE.

El combustible será revisado en el tanque de combustible con la luz led INOVA X5.

La luz led debe mostrar el color del combustible en verde.





6.2.3 Está terminantemente prohibido añadir líquidos y/o productos químicos para aumentar la potencia en la gasolina.

6.2.4 En cualquier momento, el volumen de combustible en el depósito deberá ser superior o igual a 1,5 litros. El inspector tiene el derecho de cambiar/reemplazar el combustible de cualquier piloto en cualquier momento. En este caso, el combustible será sustituido por el combustible de la gasolinera que se publica en el reglamento particular.

Si es necesario realizar las pruebas de gasolina con una compañía de pruebas independiente certificada, se cobrarán a 4.500,00 € si la prueba es positiva.

6.2.5 El organizador elegirá a los 5 mejores pilotos de cada clase una vez finalizada la clasificación después de las rondas.

Estos pilotos tendrán que recoger su gasolina en la gasolinera descrita el sábado por la tarde y tendrán que entregarla al personal de la organización en la gasolinera. Esta gasolina estará en el *Parque Cerrado*; la mezcla de la gasolina también tiene que realizarse en el *Parque Cerrado* y únicamente con el aceite que se compra al organizador. Esta gasolina solo se puede usar el domingo (más información en la briefing de jefes de equipo).

### **6.3 Transponders**

6.3.1 Solo se permiten los transponders MyLaps, TranX2 Karting Transponder, TranX3 Karting Transponder y X2 Karting Transponder, estos transponders son obligatorios.

6.3.2 Desde el inicio de los entrenamientos libres, el transponder es obligatorio y tiene que estar fijado en la parte inferior del respaldo del asiento del kart. El transponder debe montarse en el soporte original. El transponder también puede ser obligatorio en los entrenamientos libres del viernes, esto se publicará en la tabla de horarios si es necesario.

6.3.3 Es responsabilidad del concursante/piloto asegurarse de que el transponder funciona correctamente y de que la batería está cargada en todo momento.

### **6.4 Cámaras**

Desde el comienzo del entrenamiento libre del viernes por la mañana no se permiten cámaras en el kart o casco durante toda la prueba.

### **6.5 Cascos / Monos / Guantes / Botas**

Solo se permiten cascos, monos y guantes aprobados por la normativa CIK-FIA.

### **6.6 Números de Carrera**

Los números de carrera deberán cumplir con las disposiciones del Reglamento Técnico de la FIA-CIK los números de color negro y fondo amarillo.

### **6.7 Chasis**

Para todas las sesiones de Rotax Max Trophy está permitido colocar protectores de chasis en el lateral y en la parte delantera del chasis. El único material permitido es el plástico y debe colocarse de manera que no se deforme ni pueda comprometer la seguridad de los demás. Además, debe satisfacer a los comisarios técnicos de las sesiones. No se permite ningún otro material que no sea plástico.



## 7 EVENTO / COMPETICIÓN

### 7.1 Condiciones Generales

7.1.1 Es responsabilidad del concursante garantizar que todas las personas implicadas en su participación cumplan todas las disposiciones del reglamento, los reglamentos técnicos y las normas deportivas. Si un concursante no puede asistir al evento, debe designar por escrito a su representante. La persona que tenga a su cargo un kart inscrito durante cualquier fase de un evento es responsable, junto al concursante y/o por separado, de asegurar que se cumplan las disposiciones.

7.1.2 Los concursantes deben asegurarse de que sus karts cumplen con las condiciones de conformidad y seguridad durante todo el evento.

7.1.3 La entrega de un kart para las verificaciones técnicas se considerará una declaración implícita de conformidad.

7.1.4 Los concursantes, pilotos, asistentes e invitados deberán llevar en todo momento las correspondientes credenciales de identificación que les hayan sido entregadas.

7.1.5 Puede cancelarse una clase de carrera si menos de doce pilotos pasan las pruebas de control. Si no se puede encontrar ninguna fórmula alternativa, Camp Company estudiará una posible solución.

### 7.2 Verificaciones técnicas y administrativas.

7.2.1 Durante las verificaciones administrativas iniciales, que tendrán lugar en las fechas y lugares especificados en el reglamento particular de la prueba, cada piloto y cada concursante deberá disponer de todos los documentos y datos necesarios.

7.2.2 A menos que los comisarios concedan una dispensa en circunstancias particulares, los pilotos y concursantes que no respeten los plazos impuestos no podrán participar en el evento.

7.2.3 Un concursante, un piloto o cualquier otra persona responsable de un kart no podrá ser obligado a firmar un descargo de responsabilidad o cualquier otro documento que no haya sido previamente aprobado por la ADN anfitriona del evento.

7.2.4 El director de carrera o el médico jefe puede pedir a un piloto que se someta a un examen médico en cualquier momento durante un evento.

7.2.5 Ningún kart puede participar desde el comienzo del entrenamiento no clasificatorio en un evento a menos que haya sido revisado por los comisarios técnicos.

7.2.6 En cualquier momento durante un evento, los comisarios técnicos podrán:

- verificar la admisibilidad del kart o del equipo del piloto (incluidas pruebas de combustible).
- exigir que el concursante desmonte un kart para asegurarse de que se cumplen plenamente las condiciones de admisibilidad y conformidad.
- exigir a un concursante que le suministre las piezas o muestras que considere necesarias.
- exigir al concursante que cambie o sustituya todas las piezas del motor (las piezas serán suministradas por el organizador)

7.2.7 Todo kart que, después de haber sido aprobado por los comisarios técnicos, sea desmontado o modificado de forma que pueda comprometer su seguridad o poner en duda su admisibilidad, o que se vea involucrado en un accidente con consecuencias similares, debe presentarse de nuevo para su aprobación.



7.2.8 El director de carrera puede requerir que cualquier kart involucrado en un accidente sea detenido y revisado.

7.2.9 Las verificaciones técnicas serán realizados por oficiales debidamente designados, que serán también responsables de la organización de los parques de servicio y/o del *Parc Fermé*. Además, serán los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes.

7.2.10 Los comisarios deportivos publicarán las conclusiones de los comisarios técnicos sobre todos los karts verificados y las pondrán a disposición de los demás concursantes si así lo solicitan. Estos resultados no incluirán cifras específicas, excepto en lo que se refiere a las pruebas de combustible.

7.2.11 La presentación de un kart para las verificaciones técnicas se considerará como una declaración implícita de conformidad.

7.2.12 Los números de carrera y los posibles carteles de publicidad deberán estar en el kart cuando el equipo sea sometido a verificación técnica.

7.2.13 No se permitirá que un piloto cambie su equipamiento después de que este haya sido identificado en el momento de la verificación técnica.

7.2.14 En el evento, el organizador del evento y los comisarios controlarán todas las licencias.

### **7.3 Briefings.**

7.3.1 Definición: El briefing para el concursante y el piloto es una reunión (briefing) organizada por el director de prueba para todos los concursantes y pilotos inscritos en el evento.

7.3.2 Objetivo del briefing: recordar a los concursantes y a los pilotos los puntos específicos del reglamento suplementario relativo a la organización de la prueba; recordarles las nociones de seguridad del circuito utilizado, ya sean generales o específicas; hacer cualquier aclaración sobre la interpretación del reglamento.

7.3.3 La hora del briefing se menciona en el calendario del evento. La hora se considera como la del inicio del briefing y se cerrará la puerta de entrada y el acceso al briefing. El briefing se celebrará siempre antes de los entrenamientos clasificatorios o de la primera eliminatoria.

Se podrán organizar briefings extraordinarios si se considera necesario.

7.3.4 La presencia de todos los concursantes y pilotos afectados es obligatoria durante todo el briefing bajo pena de sanción o incluso de una posible descalificación del evento. Se firmarán dos hojas de asistencia, una por los pilotos y la otra por los concursantes, o el control de entrada se efectuará por medios electrónicos.

7.3.5 Antes de que puedan continuar el briefing, se impondrá una multa obligatoria de 100 EUR o más a cualquier concursante y piloto que no asista a la reunión informativa (briefing) que deberá pagarse a la ADN anfitriona del evento a través de la secretaria de carrera.

### **7.4 Seguridad general**

7.4.1 Está estrictamente prohibido a los pilotos conducir sus karts en dirección contraria a la de la carrera, a menos que sea estrictamente necesario para retirar el kart de una situación peligrosa.

7.4.2 Durante los entrenamientos clasificatorios y no clasificatorios, las mangas clasificatorias y las carreras de la fase final, los pilotos solo podrán utilizar la pista y deberán observar en todo momento las disposiciones del código relativas a la conducción en circuitos.



7.4.3 Durante la sesión clasificatoria y no clasificatoria, las mangas clasificatorias y las carreras de la fase final, un kart que se detiene debe ser retirado de la pista lo más rápidamente posible para que su presencia no constituya un peligro o sea un obstáculo para otro piloto. Si el piloto no puede retirar el kart de una posición peligrosa conduciéndolo, es deber de los comisarios ayudarlo. Sin embargo, si el kart vuelve a arrancar como resultado de dicha ayuda, será excluido de la clasificación de la práctica clasificatoria o de la carrera en la que se proporcionó esta ayuda. A excepción de razones médicas o de seguridad, el piloto debe permanecer cerca de su kart hasta el final del entrenamiento no clasificatorio, el entrenamiento clasificatorio, la manga clasificatoria o la(s) carrera(s) de la fase final.

7.4.4 Cualquier reparación con herramientas está prohibida fuera del área de reparaciones. Está prohibido llevar herramientas y/o repuestos a bordo del kart. El piloto solo puede recibir ayuda en el área de reparaciones determinada por el reglamento específico o en el briefing.

7.4.5 Excepto en los casos expresamente previstos por el reglamento o por el código, nadie, está autorizado a tocar un kart parado a menos que se encuentre en el área de reparaciones, a excepción del piloto.

7.4.6 Cuando el director de prueba/carrera cierre esta durante y después de las prácticas, y después de que meta todos los karts que hayan entrado a meta, móviles o no, hayan llegado al parque de servicio «Meta» o al Parc Fermé, no se permite el acceso a la pista, con la excepción de los oficiales de pista que realizan sus funciones y de los pilotos que los conducen.

7.4.7 Durante el entrenamiento clasificatorio, las mangas clasificatorias y la(s) carrera(s) de la fase final, solo el piloto puede arrancar de nuevo el kart, excepto si se arranca desde el área de reparaciones. El piloto no puede recibir ninguna ayuda externa en la pista durante la carrera, excepto en el área de reparaciones, a la que solo puede acceder por sus propios medios.

7.4.8 Se puede establecer un límite de velocidad en el pit-lane y en el área de reparaciones durante los entrenamientos y las vueltas de formación. A cualquier piloto que infrinja este límite de velocidad se le impondrá una penalización prevista en el reglamento o en el código.

7.4.9 Si un piloto se enfrenta a problemas mecánicos durante los entrenamientos, las mangas clasificatorias o la(s) carrera(s) de la fase final, deberá evacuar la pista lo antes posible por razones de seguridad.

7.4.10 Si un piloto está involucrado en un accidente, este no deberá abandonar el circuito sin el consentimiento de los comisarios.

7.4.11 Ningún piloto podrá abandonar el área de reparaciones sin la autorización para hacerlo de los oficiales de pista.

7.4.12 Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos por medio de las señales previstas en el código. Los concursantes, bajo ningún concepto, deben usar banderas similares a estas.

7.4.13 Todo piloto que tenga la intención de abandonar la pista, volver al parque de servicio o detenerse en el área de reparaciones, deberá demostrar su intención a tiempo y deberá asegurarse de que puede hacerlo con seguridad.

7.4.14 Durante el evento y por orden del director de prueba/carrera, el piloto que infrinja el reglamento técnico, excepto en la última vuelta, deberá detenerse en el área de reparaciones y remediar la infracción antes de volver a entrar en la pista.

7.4.15 Cuando participen en entrenamientos clasificatorios o no clasificatorios, en las mangas clasificatorias o en las carreras de la fase final, los pilotos deberán llevar en todo momento el equipamiento completo definido en el Reglamento Técnico de la FIA-CIK.



7.4.16 El organizador se compromete a tener en la pista todos los dispositivos de seguridad previstos para las competiciones de karting según establece el PCCCTCE 2023 con su Anexo 1, punto 8.

7.4.17 En el caso de una «carrera/entrenamiento en mojado» (condiciones señaladas mediante un panel por el director de carrera/prueba), la elección de los neumáticos se dejará a criterio de los pilotos, reservándose el director de prueba/carrera el derecho a utilizar la bandera negra si considera que el kart de un piloto está equipado con el juego de neumáticos equivocado y que el piloto es demasiado lento y peligroso para los demás pilotos.

## 7.5 Número de karts permitidos en la pista

El número de karts permitidos en la pista está limitado a 36 para las pruebas de la fase final, 36 para entrenamientos y mangas clasificatorias, y 51 para los entrenamientos no clasificatorios/warm up, a menos que el circuito esté homologado de forma diferente.

## 7.6 Código de conducta de conducción en los circuitos de karting

### 7.6.1 Cumplimiento de las señales:

Las instrucciones detalladas en las Prescripciones Generales de la FIA-CIK y en las Regulaciones del Circuito de la FIA-CIK se consideran parte de este Código de Conducta. Todos los pilotos deben estar bien familiarizados con ellas.

### 7.6.2 Adelantamiento:

A) Durante una carrera, un kart rodando en solitario en la pista puede utilizar toda la anchura de esta. Sin embargo, tan pronto como sea alcanzado por otro kart, que circule igual o más rápido, el piloto no estará autorizado a desplazarse de un lado a otro o hacer un movimiento lateral para evitar una maniobra de adelantamiento legal cuando el otro piloto ya está a su lado. El piloto alcanzado concederá al otro piloto el derecho de paso para adelantarlo.

B) Si el piloto alcanzado no se percata de que otro piloto quiere adelantarlo, el director de prueba/carrera dará una advertencia agitando la bandera azul para indicar que otro competidor quiere adelantar. Cualquier piloto que no preste atención a la bandera azul puede ser penalizado por los comisarios. Las infracciones sistemáticas o recurrentes pueden dar lugar a la descalificación de la carrera del infractor.

C) Las curvas, así como las zonas de aproximación y salida de estas, podrán ser negociadas por los pilotos de la forma que deseen, dentro de los límites de la pista. El adelantamiento, según las circunstancias, puede hacerse a la derecha o a la izquierda. Sin embargo, las maniobras que puedan obstaculizar a otros pilotos, como los cambios de dirección prematuros o peligrosos, más de un cambio de dirección, el amontonamiento deliberado de karts hacia el interior o el exterior de la curva o cualquier otro cambio de dirección peligroso, están estrictamente prohibidas y serán penalizadas, en función de la importancia y la repetición de las infracciones, con sanciones que van desde una multa hasta la descalificación de la carrera. La repetición de conducción peligrosa, incluso involuntaria, puede resultar en la descalificación de la carrera.

D) Cualquier maniobra obstructiva realizada por uno o varios pilotos, con o sin intereses comunes, está prohibida. La conducción persistente al lado de varios karts, así como la disposición en forma de abanico, solo está autorizada si no hay otro kart tratando de adelantar. De lo contrario, se agitará la bandera azul.

E) La penalización por ignorar la bandera azul también se aplicará a los pilotos que obstruyan parte de la pista y será más severa en caso de obstrucción sistemática, por lo que la sanción podrá ser desde una multa hasta la descalificación de la carrera. La misma penalización se aplicará a los pilotos que se balanceen de un lado a otro de la pista para evitar que otros pilotos adelanten.



F) La repetición de errores graves o la manifestación de una falta de control sobre el kart, como salirse de la pista, puede conllevar la descalificación de los pilotos afectados.

G) La pista únicamente debe ser utilizada por los pilotos durante la carrera.

H) Contactos/colisiones (durante la carrera, vuelta de desaceleración incluida): se pueden imponer sanciones a un piloto que empuje a otro piloto.

#### 7.6.3 Detener un kart durante la carrera:

A) El piloto de cualquier kart que salga de la carrera deberá señalar esta intención con antelación y es responsable de asegurar que la maniobra se lleve a cabo de forma segura y lo más cerca posible del punto de salida.

B) En caso de que el piloto se vea obligado a detener su kart, ya sea involuntariamente o por cualquier otra razón, el kart deberá ser retirado de la pista tan pronto como sea posible para que su presencia no represente un peligro o impida el desarrollo normal de la carrera. Si el piloto no es capaz de alejar el kart fuera de la posición potencialmente peligrosa, los oficiales de pista u otros comisarios están obligados a ayudar.

C) Cualquier reposición realizada en la propia pista está prohibida, y conllevará la descalificación inmediata.

D) A excepción del piloto, y en casos excepcionales, los comisarios competentes, no se permite a nadie tocar un kart detenido bajo pena de su descalificación de la carrera.

E) No está permitido empujar un kart a lo largo de la pista o cruzar la línea de meta, esto implicará la descalificación inmediata.

F) Se considerará como un abandono de la carrera cualquier kart abandonado en el circuito por su piloto, aunque sea temporalmente. Un kart abandonado temporalmente por su piloto mientras la carrera está suspendida no se considerará abandonado.

#### 7.6.4 Entrada a boxes (área de reparaciones o parques de servicio):

A) La llamada «área de desaceleración» forma parte de la zona de boxes.

B) Durante las sesiones de entrenamientos y la carrera, el acceso a los boxes o el área de reparaciones solo se permite a través del área de desaceleración. La penalización por el incumplimiento de esta regla será la descalificación de la carrera.

C) Cualquier piloto que pretenda abandonar la pista o entrar en boxes, al parque de servicio o al área de reparaciones, deberá señalar su intención a tiempo y cerciorarse de que puede hacerlo de forma segura.

D) Salvo en caso de fuerza mayor (aceptada como tal por los comisarios del evento), queda prohibido el cruce, en cualquier dirección, de la línea que separa el área de deceleración y la pista.

E) Excepto en casos de fuerza mayor (aceptados como tales por los comisarios del evento), un kart saliente de boxes debe cruzar cualquier línea pintada en la pista, a la salida de boxes o a la salida del área de reparación que separa los karts salen de boxes del resto de corredores.

### **7.7 Desarrollo del evento**

El evento comprenderá al menos: entrenamientos no clasificatorios, entrenamientos clasificatorios, mangas clasificatorias y mangas finales.





### **A) Entrenamientos libres oficiales .**

El formato del evento incluye 2 entrenamientos libres oficiales (de 7 minutos de duración) para cada categoría. Se reservan para los pilotos que hayan superado las verificaciones administrativas y técnicas.

Si el número de pilotos es igual o inferior a 36, se realizará en un grupo, de lo contrario se dividirá en 2 grupos impares y pares. El uso de transponders es obligatorio desde el comienzo del entrenamiento no clasificatorio.

### **B) Entrenamientos cronometrados**

La duración del entrenamiento clasificatorio será de 5 minutos; solo podrán participar los pilotos que hayan superado las verificaciones técnicas. Todos los karts deben haber abandonado la preparilla después del primer minuto del inicio del entrenamiento clasificatorio; los pilotos que no lo hayan hecho no podrán participar en el entrenamiento clasificatorio.

Si el número de pilotos es igual o inferior a 30, se realizará en un grupo, de lo contrario se dividirá en 2 grupos impares y pares sorteados electrónicamente (grupo 1 y grupo 2).

El uso de transponders es obligatorio.

Durante cada sesión, los pilotos iniciarán la salida cuando lo deseen. Si cualquier piloto cruza la línea trazada de la zona de salida, se considerará como un inicio de la prueba y su tiempo de vuelta se tendrá en cuenta, cualesquiera que sean las circunstancias. Se cronometrará cualquier vuelta recorrida completamente. El tiempo que se mantiene es el de la mejor vuelta realizada durante la sesión. Los empates se decidirán por el segundo mejor tiempo establecido por cada piloto, y así sucesivamente en el caso de más empates.

La clasificación final del entrenamiento clasificatorio se elaborará de la siguiente manera:

#### **Si solo hay un grupo**

-La parrilla se trazará de acuerdo con el mejor tiempo conseguido por cada piloto.

#### **Si hay dos grupos (igual o más de 30 pilotos)**

La clasificación será determinada de la siguiente forma (**resultado no combinado**)

El 1.º lugar será para el tiempo más rápido del 1.º grupo (tiempo más rápido en general, grupo más rápido)

2.º lugar para el mejor tiempo del 2.º grupo (grupo más lento)

3.º lugar para el 2.º más rápido del 1.º grupo (grupo más rápido)

4.º lugar para el 2.º mejor tiempo del 2.º grupo (grupo más lento)

5.º lugar para el 3.º mejor tiempo del 1.º grupo (grupo más rápido)

6.º lugar para el 3.º mejor tiempo del 2.º grupo (grupo más lento)

y así sucesivamente.

Si no puede tenerse en cuenta el tiempo de un piloto, este tomará la salida al final de la parrilla. Si varios pilotos se encuentran en esa situación, su posición inicial se decidirá por sorteo. No se permite que los mecánicos ayuden a los pilotos una vez que hayan cruzado la línea de la salida al principio del circuito.

Los pilotos de DNS se colocarán por delante de los pilotos de EXC

Si un piloto se detiene en el área de reparaciones o en el parque de servicio, será definitivo.

No se le permitirá comenzar de nuevo.

### **C) Mangas clasificatorias**

**Caso A:** 36 starters o menos, se realizarán tres mangas clasificatorias con todos los pilotos. Las parrillas de salida de cada una de las dos mangas se establecerán en base a los resultados de los entrenamientos oficiales cronometrados.

**Caso B:** Más de 54 pilotos inscritos, al final del entrenamiento clasificatorio. Se separará a los pilotos en grupos para las mangas clasificatorias. El número de pilotos por grupo será de 18 como máximo. Cada grupo debe competir contra todos los demás grupos (grupos A, B, C, D).





- Como ejemplo para **(Caso B, 4 grupos)**, en el caso de una separación de pilotos en 4 grupos, el piloto clasificado 1.º en el entrenamiento clasificatorio estará en el grupo A, el 2.º en el grupo B y el 3.º en el grupo C, el 4.º en el grupo D, el 5.º en el grupo A, el 6.º en el grupo B, el 7.º en el grupo C, el 8.º en el grupo D, etc.

- Cada uno de los cuatro grupos antes mencionados competirá contra los otros grupos  
- Cada manga clasificatoria tendrá una duración de 7 minutos + 1 vuelta para la clase Juniors  
- Cada manga clasificatoria tendrá una duración de 10 minutos + 1 vuelta para las clases Seniors, DD2 y DD2-Masters

- Para las mangas clasificatorias, los puntos serán otorgados de la siguiente manera: 0 puntos al 1.º, 2 puntos al 2.º, 3 puntos al 3.º y así sucesivamente según una progresión creciente de un punto por puesto.

Si un piloto no toma la salida (no está presente en la preparilla con kart) en una manga clasificatoria, recibirá un número de puntos igual al número de concursantes de los grupos A y B más 1.

Si un piloto ha sido excluido o sancionado con una bandera negra, recibirá un número de puntos igual al número de concursantes de los grupos A y B más 2.

- Cualquier piloto que no haya realizado todas las vueltas programadas, incluso si no ha terminado la manga clasificatoria, será clasificado de acuerdo con el número de vueltas que haya completado realmente.

#### **D) Clasificación después de las mangas**

Al final de las mangas clasificatorias se hará «UN RANKING DESPUÉS DE LAS MANGAS».

El ranking es la suma de los puntos de las mangas clasificatorias y se calcula en función de los puntos mínimos; en caso de ex aequo la mejor posición de la práctica clasificatoria será decisiva.

**Caso A:** Si solo se han clasificado 39 pilotos o menos, no habrá repesca. Los pilotos en las posiciones 1-36 están clasificados para la Pre-Final, el ranking después de las mangas determina las posiciones de salida.

**Caso B:** Si se han clasificado 40 pilotos o más, se llevará a cabo una repesca. Los pilotos en las posiciones 1-30 están clasificados para la Pre-Final, el ranking después de las mangas determina las posiciones de salida.

Los pilotos en la posición 31-66 tendrán una repesca, el ranking después de las mangas determina las posiciones de salida.

#### **E) Mangas de repesca.**

En las mangas de repesca, si son necesarias, los pilotos en la posición 1-6 suben a la Pre-Final y obtienen la posición de salida 31-36 para la Pre-Final, de acuerdo con su posición en la carrera.

Duración de la repesca para Juniors 7 minutos + 1 vuelta

Duración de la repesca para Seniors, DD2, DD2-Masters 10 minutos + 1 vuelta

#### **F) Pre-Final**

36 pilotos están clasificados por «Ranking después de las series» y «Mangas de repesca»

Duración de la Final 1 para Juniors 11 minutos + 1 vuelta

Duración de la Final 1 para Seniors, DD2, DD2-Masters 14 minutos + 1 vuelta

Los pilotos con karts que estén presentes en la preparilla serán considerados como que ha participado y obtendrán puntos, los pilotos excluidos de una final no obtendrán puntos.

Cualquier piloto que no haya terminado todas las vueltas programadas, aunque no haya terminado la Final 1, será clasificado según el número de vueltas que realmente haya completado.



El orden de llegada de la Pre-Final determina la posición de salida de Final.

## F) Final

36 Pilotos clasificados de la Pre-Final.

Duración de la Final 2 para los Juniors

11 minutos + 1 vuelta

Duración de la Final 2 para Seniors, DD2, DD2-Masters

14 minutos + 1 vuelta

Los pilotos con karts que estén presentes en la preparilla serán contados como concursantes y obtendrán puntos, los pilotos que sean excluidos de una final no obtendrán puntos.

Cualquier piloto que no haya terminado todas las vueltas programadas, aunque no haya terminado la Final, será clasificado según el número de vueltas que realmente haya completado.

El ganador de la Final será el ganador del Evento.

## 7.8 Parrillas de salida (en preparilla, mangas clasificatorias, mangas preinales y carreras finales)

Código Deportivo Internacional FIA-CIK, Prescripciones Generales FIA-CIK Artículo 2.19

A) Al final de la última sesión de los entrenamientos clasificatorios, se publicará oficialmente la lista de pilotos clasificados, así como las parrillas de salida.

B) Solo estos pilotos podrán tomar la salida de las mangas clasificatorias, de las mangas preinales y de la fase final.

C) Cualquier concursante cuyo(s) kart(s) no pueda(n) tomar la salida por cualquier motivo o sospecha lógica para creer que su(s) kart(s) no estará(n) listo(s) para tomar la salida, debe(n) informar al comisario encargado del área de montaje, que avisará al director de carrera tan pronto como sea posible.

D) Las parrillas se elaborarán de acuerdo con el tiempo más rápido conseguido por cada piloto, teniendo en cuenta la sesión del entrenamiento clasificatorio. Si uno o varios pilotos consiguen el mismo tiempo, el empate se resolverá en función de su segundo mejor tiempo, y así sucesivamente.

E) El piloto de posición de podio de cada parrilla tendrá la opción de elegir la pole position, a la izquierda o a la derecha de la pista, siempre que avise al director de carrera/prueba en cuanto llegue al área de montaje. Esta opción solo modificará la primera fila, a excepción de las demás. En caso contrario, el piloto en el podio de cada parrilla tomará la salida de la carrera desde la pole position del año anterior o, si se trata de un circuito nuevo, en la que haya sido designada como tal por la CIK-FIA, o designada en el reglamento específico de la prueba.

F) El acceso al área de montaje desde el parque de servicio finalizará tal y como se indica en el horario oficial. Cualquier kart que no haya tomado su posición en la preparilla en ese momento ya no podrá hacerlo, excepto en circunstancias excepcionales que quedarán sometidas a la valoración del director de carrera/prueba.

Los karts colocados en la preparilla deben estar listos para la carrera. Está estrictamente prohibido realizar cualquier trabajo, ajuste y/o puesta a punto del kart en la preparilla, a excepción de las presiones de los neumáticos, que pueden ser ajustadas por el piloto o su mecánico y utilizando sus propios medios (medidor de presión de los neumáticos); el ajuste de la presión de los neumáticos debe detenerse sin demora cuando se muestre el panel «3 minutos» y se emita un aviso acústico; en este momento el mecánico debe abandonar inmediatamente el área de montaje.



G) Los karts en el área de montaje tienen prohibido regresar al parque de servicio, excepto en circunstancias excepcionales según el criterio del director de carrera/prueba. Está prohibido traer un segundo juego de neumáticos al área de montaje.

Definición del área de montaje:

- El área entre la pista y el parque de servicio (donde los Karts están alineados para comenzar la vuelta de formación).
- El área/camino hacia la línea de salida.
- Línea de salida si se utiliza.

H) Los mecánicos deberán despejar el área de montaje tres minutos antes de la hora prevista para la salida de la carrera. Si un piloto no puede salir del área de montaje después de la exhibición de la bandera verde y/o del semáforo y solicita la intervención de un mecánico, estará autorizado a abandonar el área de montaje solo por orden de un comisario y tomará la salida desde la parte posterior de la formación cuando se dé la salida en la línea de salida/meta, según el número de vueltas de formación. No se concederá tiempo adicional a los pilotos que no hayan respetado estas instrucciones.

I) Cualquier piloto presente, con su kart, en la preparilla dentro del límite de tiempo se considerará que ha iniciado la prueba.

## 7.9 Procedimiento de salida de la parrilla en la pista

En determinadas circunstancias, los karts deberán colocarse en la parrilla de la pista; se aplica el procedimiento específico siguiente.

A) El acceso al área de montaje desde el parque de servicio finalizará según lo establecido en el horario oficial. Cualquier kart que no haya tomado su posición en la preparilla en ese momento ya no podrá hacerlo, excepto en circunstancias excepcionales que quedarán sometidas a la valoración del director de carrera/prueba. Los karts (en el carro) colocados en la preparilla deben estar listos para la carrera; está estrictamente prohibido realizar cualquier trabajo, ajuste y/o puesta a punto en el kart, a excepción de las presiones de los neumáticos, que pueden ser ajustadas por el piloto o su mecánico y utilizando sus propios medios (medidor de presión de neumáticos).

B) Una vez cerrada la puerta (parque de servicio al área de montaje) cada piloto con su kart colocado en un carro y empujado por su mecánico «A» abandonará el área de montaje para tomar sus posiciones en la parrilla de salida para la carrera. A partir de este momento, los karts deben estar listos para la competición; cualquier trabajo, ajuste y/o montaje posterior en el kart (a excepción de la presión de los neumáticos) está estrictamente prohibido. El ajuste de la presión de los neumáticos debe detenerse sin demora cuando aparezca el panel «3 minutos», seguido del aviso acústico; en este momento, el mecánico debe abandonar inmediatamente el área de montaje.

C) Cuando se muestra la señal «3 minutos», junto con un panel «DESPEJAR LA PISTA», todos los karts deben estar listos y colocados en la pista. En este momento, los mecánicos abandonarán la parrilla para dirigirse al área de montaje con los carros de los karts. Una vez que se haya mostrado el panel de «3 minutos», ya no se podrán realizar entrevistas. Todos, excepto los pilotos y los oficiales deben abandonar la parrilla.

D) Señal/luz «30 segundos»: 30 segundos después de esta señal, la bandera verde y/o la luz se mostrarán en la parte delantera de la parrilla para indicar que los karts deben comenzar una vuelta de formación, manteniendo el orden de la parrilla de salida y de acuerdo con las prescripciones generales de CIK-FIA.

E) Si un piloto necesita ayuda después de la señal de «30 segundos», deberá indicárselo a los oficiales de pista y, una vez que los otros karts hayan abandonado la parrilla, será empujado a la zona de montaje, y el



mecánico podrá atender el kart. En este caso, los oficiales de pista con banderas amarillas se pararán al lado del kart (o karts) en cuestión para advertir a los pilotos en la vuelta de formación.

A los oficiales de pista se les ordenará empujar cualquier kart que quede en la parrilla después del comienzo de la vuelta de formación al área de montaje inmediatamente.

Si un piloto sale del área de montaje después de la intervención de un mecánico, estará autorizado a hacerlo solo por orden del director de prueba/carrera, y tomará la salida desde la parte trasera de la formación, independientemente del número de vueltas de formación y de su posición.

### **7.10 Salida retardada**

Si el director de carrera/prueba considera que por razones de seguridad la salida debe retrasarse, se procederá de la siguiente manera:

A) Se dará un tiempo para hacer cambios.

B) Los concursantes/pilotos fuera de este horario no podrán participar en la carrera.

C) Por cambio de neumáticos:

- La anchura de la rueda trasera y de la rueda delantera puede ajustarse, pero debe ajustarse al Reglamento Técnico de la CIK-FIA

- No se permiten otras modificaciones y/o cambios.

### **7.11 Procedimiento de salida**

A) La señal de salida se dará por medio de luces.

B) La salida será del tipo «lanzada». Se aplican las normas de «Salida lanzada para karts con embrague y sin caja de cambios» de las normas generales de la CIK-FIA. La parrilla está constituida por dos líneas de karts.

C) El Organizador, tras decisión de los comisarios deportivos, tiene derecho a cambiar el procedimiento de salida de «Salida lanzada» a «Salida parada» o bien a «Salida lanzada en una fila» con procedimiento Slow.

D) Dos carriles de 2 metros de ancho bordeados por líneas blancas serán pintados sobre los 110 metros que conducen hasta la línea de salida. Una línea amarilla deberá ser pintada 25 m antes de la línea de salida.

E) Tan pronto como el director de carrera/prueba indique con la bandera verde que los karts pueden tomar la salida, los pilotos quedan «a las órdenes del director de carrera/prueba» y ya no podrán recibir ninguna ayuda externa. Cualquier piloto que no se haya colocado a tiempo con su kart en marcha a las órdenes del director de carrera/prueba podrá abandonar el área de montaje únicamente a las órdenes del director de carrera/prueba o del oficial a cargo del área de montaje.

F) Los karts darán una vuelta de warm up y una vuelta de formación (total 2 vueltas) antes de la salida. Está prohibido adelantar a otro piloto bajo pena de una penalización infligida por los comisarios (10 segundos o descalificación de la manga). Si un piloto se detiene por cualquier razón durante la vuelta de formación, no se le permitirá intentar empezar de nuevo antes de que haya pasado por todo el circuito.

Empezará de nuevo desde la parte posterior de la formación. Si intentara salir por delante del circuito con la idea de que los primeros pilotos le adelantasen, se le mostraría la bandera negra y quedaría descalificado de la carrera.

G) El piloto que se retrase tendrá la posibilidad de recuperar su posición en la parrilla únicamente si esta maniobra no obstaculiza a los demás pilotos y en cualquier caso antes de llegar a la línea roja que se materializará en la pista, dotada de un cronometrador e indicada por el director de la carrera o por el director de carrera/prueba en el briefing.



Está prohibido utilizar cualquier otro recorrido que no sea la pista utilizada durante la carrera para recuperar su posición de salida.

H) Si el director de carrera/prueba considera que un piloto ha sido inmovilizado como resultado de un error de otro piloto, el director de carrera/prueba puede detener la vuelta de formación y comenzar de nuevo el procedimiento de salida sobre la base de la parrilla original o permitir que el piloto obstaculizado recupere su posición.

I) El director de carrera/prueba dará la salida tan pronto como esté de acuerdo con la formación.

J) Al final de la vuelta de formación, los pilotos irán a baja velocidad hacia la línea de salida agrupados en dos líneas de karts. Durante la fase de aproximación, la luz roja estará encendida. Ningún kart puede acelerar antes de que las luces rojas hayan sido apagadas. Los karts deben mantener su posición hasta que se dé la señal de salida. Si el director de carrera/prueba está satisfecho con la formación, dará la salida apagando las luces rojas. Si no está satisfecho con el procedimiento, encenderá la luz naranja, lo que significa que se debe realizar una vuelta de formación adicional. En caso de que el motor de un piloto se detenga durante la vuelta de formación, un oficial o mecánico designado para llevar a cabo esa tarea podrá volver a ponerlo en marcha cuando haya pasado por todo el circuito. Luego puede volver a unirse a la cola de la formación y no debe intentar recuperar su posición en la parrilla. Si el kart no puede ser puesto en marcha, entonces debe ser retirado de la pista hasta un lugar seguro. Del mismo modo, si un piloto se queda en la última posición todo el trayecto sin detenerse, debe permanecer en la última posición para la salida y no debe intentar recuperar su posición.

K) En caso de salidas en falso o de incidentes repetidos durante la(s) vuelta(s) de formación, el director de carrera/prueba, actuando como juez de los hechos, podrá interrumpir el procedimiento de salida por medio de la bandera roja e informar a los comisarios, quienes tendrán derecho a imponer a los pilotos infractores una sanción de acuerdo con las Prescripciones Generales de la FIA-CIK. Un nuevo procedimiento comenzará inmediatamente o al cabo de 30 minutos, según las circunstancias. La parrilla de salida será la misma que para el procedimiento inicial. Todos los pilotos presentes en el área de salida o en el área de reparaciones antes de que se detuviera el procedimiento podrán tomar la salida de la nueva vuelta de formación.

L) Cualquier intento de anticipar la salida o retrasarla y cualquier kart saliendo del carril antes de que se apaguen las luces será sancionado de acuerdo con las Prescripciones Generales de la FIA-CIK.

M) Se considerará que se ha producido una salida anticipada cuando un piloto cruza la línea de salida por delante de su posición prescrita en la parrilla al comienzo de la carrera. Este hecho es registrado por el sistema de cronometraje, y los cronometradores oficiales que actúan como jueces de hechos determinarán si se ha cometido una salida anticipada. La sanción se basa en la Prescripción General de la FIA-CIK

N) En el momento de la salida, se aplican las condiciones de carrera y, independientemente de la posición de un kart en la pista, está prohibido prestarle cualquier tipo de asistencia, excepto la de aparcarlo en un lugar seguro.

O) Los comisarios podrán utilizar cualquier sistema de vídeo o electrónico que pueda ayudarles a tomar una decisión. Las decisiones del comisario pueden sustituir a las tomadas por los jueces de hechos. Cualquier infracción de las disposiciones del código o de las presentes normas deportivas relativas al procedimiento de salida puede conllevar la exclusión del evento del kart y del piloto en cuestión.

## 7.12 Detener una carrera

A) Si fuera necesario detener la carrera o los entrenamientos porque el circuito está bloqueado por un accidente o porque el clima u otras condiciones hacen que continuar sea peligroso, el director de carrera/prueba ordenará que se muestre una bandera roja en la línea. Simultáneamente, se mostrarán banderas rojas en los puestos de los oficiales de pista provistos de estas banderas. La decisión de interrumpir



la carrera o los entrenamientos solo puede ser tomada por el director de carrera/prueba (o, en caso de que no esté disponible, por su suplente). Si se da la señal de parar la carrera:

**Caso A:** durante el entrenamiento, todos los karts deberán reducir inmediatamente la velocidad y volver lentamente al parque de servicio «Meta», y todos los karts abandonados en la pista deberán ser retirados.

**Caso B:** durante las mangas clasificatorias, todos los karts reducirán inmediatamente su velocidad e irán a la entrada del parque de servicio «Meta» o se detendrán en la pista en el lugar designado durante el briefing, teniendo en cuenta que:

- la clasificación de la carrera será la clasificación al final de la vuelta anterior a aquella durante la cual se dio la señal de parada
- los karts o vehículos de rescate pueden estar en la pista
- el circuito puede estar totalmente bloqueado debido a un accidente
- las condiciones climáticas pueden haber hecho imposible conducir a alta velocidad en el circuito.

El procedimiento para seguir varía de acuerdo con el número de vueltas completadas por el líder de la carrera antes de que se diera la señal de parar:

- menos del 75% de la distancia programada para la carrera (redondeada al alza al número entero de vueltas más cercano). Si la carrera puede ser reanudada, se aplicará el artículo de las Prescripciones Generales de la FIA-CIK.

- 75% o más de la distancia programada para la carrera (redondeada al alza al número entero de vueltas más cercano). Los karts serán conducidos directamente al *Parc Fermé*, y se considerará que la carrera se ha detenido cuando el kart líder haya cruzado la línea al final de la vuelta anterior a aquella en la que se dio la señal de parada.

**Caso C:** durante una carrera de la fase final, todos los karts reducirán inmediatamente su velocidad e irán a la entrada del parque de servicio «Meta» o se detendrán en la pista en el lugar designado durante el briefing, teniendo en cuenta que:

- la clasificación de la carrera será la clasificación al final de la vuelta anterior a aquella durante la cual se dio la señal de parar la carrera
- los karts o vehículos de rescate pueden estar en la pista
- el circuito puede estar totalmente bloqueado debido a un accidente
- las condiciones meteorológicas pueden haber imposibilitado la conducción en el circuito a velocidad de carrera.

El procedimiento para seguir varía de acuerdo con el número de vueltas completadas por el líder de la carrera antes de que se diera la señal de parar la carrera:

A) Menos de 2 vueltas. No se concederán puntos. Si la carrera puede ser reanudada, se aplicará el artículo de las Prescripciones Generales de la FIA-CIK.

B) Más de 2 vueltas, pero menos del 75% de la distancia programada para la carrera, redondeada al alza al número entero de vueltas más cercano. Si la carrera puede ser reanudada, se aplicará el artículo de las Prescripciones Generales de la FIA-CIK. Si esto no fuera posible, se otorgarán la mitad de los puntos.

C) 75% o más de la distancia de la carrera, redondeado al alza al número entero más cercano de vueltas. Los karts se enviarán directamente al *Parque Cerrado* y se considerará que la carrera ha terminado cuando el kart de cabeza haya cruzado la línea al final de la vuelta anterior a aquella en la que se detuvo la carrera. Se otorgarán puntos completos.





### **7.13 Reanudar una carrera (mangas clasificatorias o carreras finales)**

A) El trabajo en los karts solo se permitirá en el Área de Reparaciones; las únicas personas autorizadas para intervenir en un kart son el propio piloto y su Mecánico designado, titular del pase correspondiente. No se permitirá el reabastecimiento de combustible. Todos los karts deben estar listos a los 3 minutos.

B) Después de una situación de suspensión, el retraso será lo más breve posible y tan pronto como se conozca la hora de reanudación, se informará a los pilotos. En todos los casos se avisará con al menos 10 minutos de antelación. Los paneles se mostrarán 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 30 segundos antes de la reanudación. Cada señal irá acompañada de una advertencia sonora.

C) La Carrera o Manga se reanudará con el procedimiento SLOW y el Artículo 2.20 de la Prescripción General de CIKFIA. La duración de la nueva carrera será igual a la diferencia entre el número de vueltas programadas y el número de vueltas recorridas. Los pilotos que hayan cruzado la línea de Meta al final de la vuelta anterior a aquella en la que se detuvo la carrera y aquellos que se encontraban en el área de reparaciones cuando se mostró la bandera roja podrán tomar la nueva salida.

D) La reanudación de las posiciones de salida se determinará por el orden de llegada al final de la vuelta anterior a aquella en la que se suspendió la carrera.

### **7.14 Neutralización de una manga clasificatoria o carrera**

A) El director de prueba o el director de carrera puede decidir si neutralizar una manga clasificatoria o una carrera. Este procedimiento se utilizará únicamente si la pista está obstaculizada, o si los pilotos o oficiales están en peligro físico inmediato, pero las circunstancias no son suficientes para justificar la detención de la manga clasificatoria o de la carrera.

B) Cuando se dé la orden de neutralizar la manga clasificatoria o carrera, en todos los puestos de comisarios se ondearán banderas amarillas y se mostrará un panel SLOW (panel amarillo con la palabra SLOW escrita en negro), que se mantendrá hasta que haya terminado la neutralización. Las luces naranjas intermitentes se encenderán en la línea.

C) Todos los karts de la competición deben alinearse detrás del kart en cabeza, y los adelantamientos están estrictamente prohibidos. Los adelantamientos solo se permitirán si el kart se ralentiza debido a un problema grave.

D) Durante las vueltas de neutralización, el primer kart marcará el ritmo, a una velocidad moderada, y todos los demás karts deberán permanecer en una formación lo más apretada posible.

E) Los karts podrán entrar en el área de reparaciones durante la neutralización, pero solo podrán volver a la pista cuando un oficial de pista lo autorice. Un kart que se reincorpora a la pista deberá proceder a una velocidad moderada hasta que llegue al final de la línea de karts detrás del primer kart. Los adelantamientos están estrictamente prohibidos.

F) Cuando el director de carrera o el director de carrera/prueba decida terminar la neutralización, apagará las luces naranjas parpadeantes; esta señal indicará a los pilotos que la carrera se reanudará la próxima vez que se cruce la línea. En la última vuelta de neutralización, los paneles SLOW se mantendrán y las banderas amarillas se mostrarán inmóviles.

G) En ese momento, el kart líder seguirá marcando el ritmo, a una velocidad moderada. El director de la carrera o el director de carrera/prueba señalarán la reanudación de la carrera por medio de una bandera verde ondeada en la línea. Los adelantamientos quedarán prohibidos hasta que los karts hayan cruzado la línea al final de la neutralización de la manga clasificatoria o carrera. Al acercarse a la línea, donde el director de carrera o el director de carrera/prueba ondeará una bandera verde, los pilotos podrán acelerar únicamente





después de cruzar la línea amarilla que precede a la línea. Las banderas amarillas y los paneles SLOW de los puestos de comisarios serán retirados y sustituidos por banderas verdes ondeadas. Estas banderas se mostrarán durante un máximo de una vuelta.

H) Cada vuelta completada durante la neutralización se contará como una vuelta de carrera.

I) Si la carrera termina durante la neutralización, los karts interpretarán la bandera de cuadros como de costumbre, sin que se les permita adelantar. Los adelantamientos solo se permitirán si el kart se ralentiza debido a un problema grave.

### **7.15 Seguridad**

A) Seguridad general. Reglamento Internacional de Karting CIK-FIA, Prescripción General Artículo 2.14 y el Código (CDI)

B) Seguridad en los karts. Reglamento Internacional de Karting CIK-FIA, Reglamentos Técnicos Artículo 3 y el Código (CDI)

C) Seguridad del equipamiento. Reglamento Internacional de Karting CIK-FIA, Reglamentos Técnicos Artículo 3 y 3.2 y el Código (CDI)

D) Información provisional de la reunión (briefing) adaptada a cada contrato de licencia/condiciones de cada circuito/pista de carreras. Habrá información adicional disponible en el Reglamento Suplementario del Evento.

E) Está prohibido el uso de motocicletas, scooters o cualquier otro vehículo motorizado en el Paddock, salvo que el director de prueba/carrera haya dado un permiso especial.

### **7.16 Paddock**

A) Los pases de concursante, piloto, mecánico e invitado se emitirán en el control deportivo. Todos los pases deben ser presentados en cualquier momento y nadie será readmitido sin un pase.

B) En el Paddock únicamente se permiten vehículos con pases autorizados.

C) Cada espacio del Paddock (8x6 metros) debe estar equipado con al menos un extintor de 5 Kg

D) Está estrictamente prohibido fumar o utilizar cualquier dispositivo que pueda provocar un incendio en el área del Paddock, así como cocinar en el Paddock, excepto con una autorización especial del Organizador

E) No se permiten carpas de catering en el Paddock, se asignará un área separada al lado del camping, si el espacio lo permite.

F) Las lonas impermeables son de uso obligatorio durante toda la semana de carrera.

G) El reabastecimiento de combustible únicamente está permitido en el espacio del paddock asignado, y solo con el uso de la lona impermeable.

### **7.17 Parque de servicio/Preparrilla**

A) Sólo se permite un (1) piloto por kart y un (1) mecánico en el «Parque de servicio» o «Preparrilla» y solo con pase aprobado y/o identificación aprobada

B) Los horarios de apertura y cierre de «Parque de servicio» y «Preparrilla» se anunciarán en el calendario.



C) Cualquier piloto que se salte la «Hora de Cierre de la Puerta de Preparrilla» puede comenzar, pero solo desde «la zona del área de reparaciones» cuando se haya iniciado la salida. No podrá seguir a la formación hasta entonces.

**Caso 1:** el área de reparaciones se encuentra después de la línea de salida/meta, todo el grupo tiene que adelantarlo cuando se haya iniciado la salida.

**Caso 2:** el área de reparaciones se encuentra antes de la línea de salida/meta, todo el grupo tiene que adelantarlo cuando se inicie la salida, entonces se le permite seguir el circuito y tomar su salida.

D) Ayuda mecánica con o sin herramientas en el área de la preparrilla, se permite al piloto iniciar desde la «zona del área de reparaciones» cuando se haya iniciado la salida. No podrá seguir a la formación hasta entonces.

**Caso 1:** el área de reparación es después de la línea de salida/meta, todo el grupo tuvo que pasarle cuando se dio la salida.

**Caso 2:** el área de reparación es antes de la línea de salida/meta, todo el grupo tiene que pasarle cuando se haya dado la salida, se le permite seguir el circuito y tomar su salida.

## 7.18 Jurisdicciones

Camp Company GmbH se reserva el derecho de emitir declaraciones adicionales tras el acuerdo de la ADN que presente la serie y la CIK-FIA, en relación con el Reglamento (previamente aprobado por la ADN que propone la serie y la CIK-FIA) en cada momento, y todas estas declaraciones se emitirán a todos los pilotos registrados a través de los Boletines de Pilotos en el evento de la carrera, o se publicarán en el sitio web oficial.

La jurisdicción de un tribunal está excluida de las decisiones de la FIA, la RFEdA, sus jurisdicciones, los comisarios, el organizador de la serie o el organizador como juez.

No podrá derivarse ninguna reclamación de indemnización de ningún tipo de acciones y decisiones de la RFEdA o de su jurisdicción, así como de los representantes de la RFEdA o del organizador de la serie, excepto en el caso de daños causados a propósito o por negligencia grave.

## 7.19 Reclamaciones y apelaciones

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.

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

De acuerdo con la normativa vigente en España, el citado importe deberá abonarse obligatoriamente mediante transferencia bancaria, tarjeta de crédito, ingreso en cuenta o talón/cheque nominativo. En ningún caso serán admitidos medios de pago que no identifiquen a los intervinientes en la operación.



## 8 REGLAS Y PENALIZACIONES DE LA SERIE

### 8.1 Carenado delantero

El carenado delantero debe estar en la posición correcta en todo momento durante una competición de acuerdo con el reglamento técnico de la CIK-FIA.

Si el juez de hechos informa que el carenado delantero de uno o más karts ya no estaba en la posición correcta cuando se ondeó la «bandera de cuadros en blanco y negro» y el kart o los karts en cuestión cruzaron la línea de meta, en todas las situaciones se impondrá automáticamente una penalización por tiempo de **5 segundos (para series y carreras)** o la **perdida de 3 posiciones en el resultados de entrenamientos clasificatorios (entrenamientos cronometrados)** al piloto o a los pilotos en cuestión. Esta penalización de tiempo no es susceptible de apelación (en aplicación del Art. 12.2 CDI).

Cuando los comisarios técnicos/jueces de hechos envíen los informes sobre la posición incorrecta del carenado delantero, los comisarios aplicarán automáticamente las decisiones; los comisarios también pueden tomar una decisión conjunta para los pilotos implicados en una sesión. No se solicitará a los concursantes en cuestión que firmen los documentos de decisión.

En caso de que un piloto o un tercero se encuentre o se compruebe que ha sustituido intencionadamente un carenado delantero que no está instalado correctamente durante la última vuelta o después de ondear la «bandera de cuadros en blanco y negro», esto conllevará una descalificación de la sesión en cuestión o, en el peor de los casos, de la competición.

### 8.2 Abandono del pasillo

Si un piloto abandona el pasillo (líneas) antes de darse la salida recibirá las siguientes penalizaciones.

**Caso A:** 1 a 2 neumáticos fuera del pasillo

penalización por un tiempo de 3 segundos

**Caso B:** más de 2 neumáticos fuera del pasillo

penalización por tiempo de 5 segundos

### 8.3 Penalización por tiempo de 5 segundos

Además de las Prescripciones Generales de la CIK-FIA, el director de carrera/prueba podrá aplicar una penalización de 5 segundos. La penalización se mostrará con la bandera en blanco y negro en relación con el número de salida y un panel de 5 segundos en la línea de salida/meta.

Durante las 2 últimas vueltas no se mostrarán banderas, el director de carrera/prueba informará durante el briefing sobre el procedimiento para la imposición y notificación de estas penalizaciones.

Si hay más infracciones del mismo piloto en la misma sesión, el director de carrera/prueba informará de ello a los comisarios para una posible sanción adicional.

**Estas decisiones no se pueden apelar (en aplicación del Art. 12.2 CDI).**

En caso de que un piloto tenga 2 penalizaciones, «carenado delantero» y «5 segundos por decisión de un director de carrera/prueba» en la misma sesión, ambas penalizaciones deberán añadirse a los resultados.

Se pueden aplicar penalizaciones de 5 segundos por las razones siguientes:

- Comportamiento inadecuado al volante.
- Conducción temeraria.
- Ignorar la bandera amarilla.
- Bloquear a otro piloto para que no pueda adelantar.
- No seguir las instrucciones de los comisarios del briefing o del secretario del curso.
- Salir del pasillo antes de la salida.
- 2 neumáticos - 3 segundos.
- Más de 2 neumáticos - 5 segundos.
- Causar una falsa salida.
- Bloquear a otro piloto para que no pueda adelantar.



- No seguir las instrucciones específicas mencionadas durante el briefing.

Para cualquier incidente no mencionado, pero que el director de carrera/prueba considere incorrecto, los comisarios del evento pueden proponer una sanción.

Los incidentes mencionados anteriormente también pueden quedar impunes, o se puede aplicar un castigo más severo, si el director de carrera/prueba lo considera oportuno.

## 8.4 Neumáticos montados con sentido de marcha incorrecto

Si se detecta un piloto en el «área de la preparilla» con neumáticos montados con el sentido de marcha incorrecto, será trasladado al área de reparaciones, donde deberá montar sus neumáticos correctamente. Después podrá iniciar la salida de la sesión, pero primero tendrá que haber iniciado la carrera desde la línea de salida/meta, **no se le permite seguir a la formación hasta entonces.**

## 9 OTROS

El texto final de este Reglamento Deportivo será la versión en inglés, que se utilizará en caso de que surja cualquier controversia, dado que los títulos de su Interpretación en este documento son únicamente para facilitar la consulta y no forman parte de este Reglamento Deportivo.

El idioma escrito y hablado será el inglés.

**TODO LO QUE NO ESTÉ EXPRESAMENTE PERMITIDO EN EL REGLAMENTO DEPORTIVO ESTÁ PROHIBIDO**

