

REGLAMENTO DEPORTIVO

Art.1 La F.G. de A. establece para el año 2023 el Campeonato Gallego de Karting Eléctrico con las siguientes categorías:

- SKILLED
- MASTER

Art.2 ASPIRANTES

El campeonato Gallego de Karting estará abierto a todos aquellos deportistas con licencia de Karting para el año en curso, en la modalidad correspondiente, así como la correspondiente licencia de Competidor, emitidas ambas as por la F.G. de A. o por cualquier federación territorial con la que F.G. de A. firme el correspondiente acuerdo de reconocimiento y reciprocidad.

Art. 3 LICENCIAS

3.1.1. Todos los concursantes, deportistas y oficiales deberán ser titulares de la licencia correspondiente expedida por la F.G. de A o por una Federación Autonómica, o cualquier otra ADN y válida para el año en curso.

Los deportistas con licencias expedidas por una Federación Autonómica podrán participar en pruebas puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de España, cumpliendo los requisitos que establezcan las citadas Federaciones Autonómicas, siendo por ello responsabilidad de estas que los deportistas cumplan los requisitos médicos establecidos por la FIA y/o por esta ADN para la práctica del automovilismo deportivo.

Art. 4 OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

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

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

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

4.3. Es responsabilidad de los concursantes asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones del Código Deportivo Internacional, así como de los demás Reglamentos aplicables. Cualquier conducta que sea considerada contraria al espíritu deportivo del Campeonato Gallego de Karting Eléctrico 2023 y a su correcto desenvolvimiento, concretamente las agresiones verbales, amenazas, coacciones, vejaciones o agresiones físicas por parte de piloto, competidor, mecánico o cualquier acompañante hacia otra persona (piloto, competidor, acompañante, oficial, etc.) en cualquier parte del circuito (pista, paddock, parque cerrado y áreas comunes) durante todo el desenvolvimiento de la prueba, podrá ser sancionada según el criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la descalificación del campeonato.

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

4.5. Los concursantes deben asegurar que sus e-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.

Art. 5 ORGANIZACION DE LAS PRUEBAS

5.1. Las Pruebas se desarrollarán en los Circuitos homologados por la F.G de A.

5.2. El organizador de las pruebas será la propia F.G. de A., asignando un Organizador de las pruebas.

Art. 6 REGLAMENTO PARTICULAR

6.1. Será de aplicación lo establecido en las PCCCTCE.

6.2. El Reglamento Particular se ajustará al modelo establecido por la F.G. de A.

6.3. Un ejemplar del proyecto de Reglamento debe remitirse a la Secretaría de la F.G. de A., en un plazo superior a 2 meses al comienzo de la prueba, al objeto de obtener la preceptiva aprobación. En la semana posterior a su recepción, la F.G. de A. pondrá en conocimiento del organizador las eventuales modificaciones que se deban realizar o dará su aprobación.

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

Art. 7 KARTS ELÉCTRICOS ADMITIDOS

7.1. Los e-karts admitidos a participar en el **Campeonato Gallego de Karting Eléctrico**, serán los definidos en el Reglamento Técnico del mismo.

Art. 8 INSCRIPCIONES

8.1.- Obligatoriedad de inscripción

Los concursantes 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 la inscripción de un mismo e-kart y/o piloto en más de una competición de la misma prueba y/o categoría.

8.2.- Derechos de inscripción

Los derechos de inscripción serán los establecidos en el Reglamento Deportivo Específico de cada categoría.

El comprobante de pago de los citados derechos deberá ser remitido al organizador especificando claramente el nombre del piloto sobre el que se realiza la inscripción.

8.3.- Forma de inscripción

La inscripción de cada concursante se realizará mediante el boletín de inscripción telemático específico de cada prueba, que deberá ser enviado totalmente cumplimentado al organizador dentro de la fecha límite de inscripción.

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

Dará fe la fecha y la hora de envío que figure inscrita en la comunicación electrónica.

8.4.- Plazos de inscripción

El cierre de inscripciones se realizará **6 días antes** de la fecha de inicio y/o celebración de la prueba.

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

Excepcionalmente el Promotor, podrá admitir inscripciones fuera de plazo, siempre y cuando las condiciones lo permitan y no se haya rebasado el cupo máximo de inscritos de la Categoría.

8.5.- Límite de inscripciones

Se establecerán los siguientes límites en el número de inscripciones admitidas por categoría:

- SKILLED 20 e-karts.
- MASTER 20 e-karts.

8.6.- Condiciones de la inscripción

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

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

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

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

Una vez publicada la lista provisional de inscritos:

a) Se permite todo cambio del material, chasis/modelo hasta el lunes anterior a la prueba antes de las **23:59** horas, mediante cumplimentación del Formulario específico.

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

b) No se permiten cambios de piloto, excepto casos de fuerza mayor, entendidos por la F.G. de A., y siempre con el visto bueno del piloto afectado, limitado a que se realice hasta el lunes anterior a la prueba antes de las **23:59** horas mediante cumplimentación del Formulario específico.

8.7.- Listas de inscritos

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

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

ART. 9 SEGUROS

9.1. Será de aplicación lo establecido en las PCCCTE.

Art. 10 PUBLICIDAD

10.1. Será de aplicación lo establecido en las PCCCTE.

10.2. La publicidad para 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.

Art. 11 CALENDARIO Y NÚMERO DE PRUEBAS PUNTUABLES

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

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

Art. 12 ENTRENAMIENTOS PREVIOS

12.1 Está totalmente prohibido, entrenar o realizar cualquier tipo de test en la semana anterior a la Prueba calendarada en el Circuito de referencia.

Art. 13 ANULACIÓN DE UNA PRUEBA

13.1. La F.G. de A. se reserva el derecho de anular una competición si el número de inscritos es igual o menor de 5.

Art. 14 NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO

14.1. Cada e-kart llevará el número de carrera correspondiente a la lista aceptada por la F.G. de A. 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 e-kart. Los números serán de color negro sobre fondo amarillo.

La F.G. de A. proveerá a cada participante, un único juego de números de competición. La aportación suplementaria de dichos números será responsabilidad **del concursante / piloto**. Estos números deberán respetar el formato anteriormente descrito. Es obligatorio que el e-kart esté identificado con los dos números (frontales y traseros) de la prueba en que compita, desde el inicio de los entrenamientos 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.

Art. 15 OFICIALES

15.1. La F.G. de A. podrá designar, al menos, los siguientes oficiales:

- 1 Comisario Deportivo, que actuará como Presidente del Colegio, para cada competición de la prueba.
- 1 Director de Prueba.
- 1 Delegado Técnico para cada competición de la prueba.
- Delegado de la F.G. de A.

15.2. El Organizador (Circuito/Club titular de los derechos de la Pista) propondrá los siguientes oficiales (titulares de licencias de la F.G. de A.), y sus nombres serán comunicados al Promotor para su aprobación, si procede:

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

Art. 16 INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES

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

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

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

16.3. Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del Director de Carrera, que afecte a un concursante concreto, le será, además, comunicado inmediatamente y por escrito al mismo.

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

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

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

16.7. Las señales transmitidas a los pilotos por mediación de las banderas y señales previstas en el CDI deberán ser respetadas sin dilación. La falta de respeto a estas señales podrá ser sancionada hasta con la descalificación de la prueba. La bandera negra con un disco naranja deberá utilizarse para informar a un piloto que su e-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 e-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 que vaya a ser superado por la cabeza de Carrera, se le mostrará la bandera azul y roja (doble diagonal), con su número.

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

16.9. Banderas amarillas

Una o más banderas amarillas mostradas en los Puestos de Señalización indican la existencia de un peligro de cualquier clase en la pista o próximo a ella. Los pilotos deben reducir la velocidad y estar preparados para cambiar de dirección e incluso parar. Los adelantamientos están prohibidos bajo estas circunstancias.

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

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

Art. 17 INCIDENTES SANCIONES Y PENALIZACIONES

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

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

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

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.

17.5 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.

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

17.5.2 El Comité de Apelación y Disciplina podrá penalizar a cualquier piloto implicado en un “Incidente” de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la F.G. de A.

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

Art. 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. No están autorizados, en el circuito donde vaya a celebrarse la prueba, los entrenamientos privados para los pilotos inscritos en pruebas puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de carácter estatal, desde el lunes **de la semana** anterior a la prueba hasta el **miércoles jueves anterior a la celebración de la prueba** inclusive, por lo que sólo podrán entrenar a partir del **jueves viernes** en el horario establecido por el organizador.

18.3. Los participantes solo podrán acceder al circuito a partir del **miércoles jueves** anterior a la prueba para instalarse en el Paddock, box y/o en el lugar asignado previamente por el organizador de la prueba.

Aquellos participantes que así lo deseen, podrán dejar montadas sus estructuras en el Paddock desde el domingo anterior a la celebración de la prueba. Para ello, deberán previamente avisar al circuito en cuestión para comunicarles el espacio necesario y seguir en todo momento las directrices y condiciones que dicho circuito marque al respecto.

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

18.4. El organizador deberá informar a la F.G. de A. de los incumplimientos al presente artículo.

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

Durante los entrenamientos colectivos, como medida de seguridad los pilotos no podrán recibir ninguna asistencia fuera de las áreas de reparación y no está permitida la entrada de mecánicos a la pista, salvo que los entrenamientos hayan sido detenidos y bajo las indicaciones del personal de pista.

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

18.6. 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 concursante durante los entrenamientos colectivos, podrán ser penalizadas por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

Art. 19 CRONOMETRAJE – TELEMETRÍA – SISTEMAS OFICIALES DE CONTROL

El cronometraje de pruebas valederas para el *Campeonato Gallego de Karting Eléctrico*, deberá realizarse mediante sistemas homologados por la F.G. de A.

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

19.1.- Los pilotos participantes en pruebas valederas para el *Campeonato Gallego de Karting Eléctrico* 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 concursante /piloto.

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

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

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

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

19.5.- Los concursantes están obligados a tener instalados y en uso los transponders, durante los entrenamientos privados (Tandas Libres), Warm up, entrenamientos oficiales, mangas y carreras, así como cualquiera de los sistemas de control establecidos y entregados al efecto, cualquier infracción al respecto, será sancionada de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.

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 e-kart en movimiento y viceversa, durante todo el desarrollo de los Entrenamientos libres, Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Mangas, Warm-Up 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.

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 F.G. de A., o por el Promotor.

Art. 20 DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK

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

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

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

Los desperfectos ocasionados en las instalaciones serán responsabilidad del concursante.

20.2. Esta Zona estará exclusivamente destinada para las carpas vehículos de asistencia técnica. No se permitirá la estancia de vehículos particulares.

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

El Organizador realizará una planificación y designación de espacios para cada piloto/ concursante.

Los participantes podrán acceder al circuito desde el **viernes** 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 concursante /piloto que no respete esta norma podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos.

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

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

20.5. Se prohíbe utilizar aparatos que produzcan llamas o chispas en el 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, e-krats o cualquier medio motorizado en el Paddock.

Art. 21 DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

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

21.1. Seguridad general

1. Equipamiento e indumentaria de seguridad para los pilotos.

Los pilotos deben llevar obligatoriamente los elementos de seguridad descritos en el Art.2.29 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. Toda recarga está prohibida y únicamente se podrá realizar en los lugares designados por el Organizador y en los horarios que se indiquen.

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.

7. Previa utilización del e-kart, el piloto y su representante están obligados a leer y a certificar la perfecta comprensión del **Protocolo de seguridad específico de kart eléctrico**, que se adjunta como anexo. En caso de ser necesaria cualquier aclaración se dirigirán a la F.G. de A. o al Organizador, siempre antes del uso del e-kart.

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 estatales, será de aplicación la Normativa de Acreditaciones Permanentes de la F.G. de A..

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

22.2.2. 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.

22.2.3. Está prohibido al mecánico ayudar al piloto después de cruzar la línea trazada al final de la Zona de salida del Pit Lane. Solo se podrá recibir ayuda en el área de reparación.

22.2.4. Está estrictamente prohibido a los pilotos conducir sus e-karts en dirección opuesta a la de carrera, excepto que sea estrictamente necesario para retirar el e-kart de una situación peligrosa.

22.2.5. 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.

22.2.6. Los e-Karts deberán instalar un avisador acústico que emitirá un sonido mientras el e-Kart circule por el Pit-Line o por los boxes.

21.3. Detención de un e-kart en Pista

22.3.1. 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.

22.3.2. Está prohibido empujar el e-kart por la Pista excepto si es para situarlo en una zona segura.

22.3.3. Durante los Entrenamientos, Mangas y Carreras, un e-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.

22.3.4. 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 e-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 e-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.

22.3.5. Todo piloto cuyo e-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 e-kart abandonado en el circuito por su piloto, incluso temporalmente, será considerado como que abandona la misma.

21.4. Código de conducta en pista.

Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Para disipar cualquier duda, las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran que forman parte de la pista, pero no los arcones o bordillos.

Los pilotos están autorizados a utilizar el ancho máximo de la pista delimitado por estas dos líneas. Si las cuatro ruedas del e-kart están fuera de estas líneas, se considera que el e-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 e-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.

21.4.1. Durante la Carrera, un e-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 e-kart que está a punto de doblarlo, el piloto debe permitir adelantar al piloto más rápido a la primera ocasión posible. Si un piloto que ha sido alcanzado parece no haber visto que otro piloto está intentando adelantarlo, los Comisarios agitarán banderas azules para prevenirle que un piloto más rápido intenta adelantarlo.

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

Sin embargo, las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como, más de un cambio de dirección para defender una posición, la aglomeración voluntaria de e-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.

22.4.2. La repetición de faltas graves, o la evidencia de una falta de dominio o control del e-kart (por ejemplo, una salida de pista), será comunicada a los Comisarios Deportivos de la prueba y podrá entrañar la descalificación de la carrera de todo piloto implicado.

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

22.4.4. 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.

22.4.5 - Está prohibido realizar ensayos de salida en la pista, excepto en el momento, lugar y forma establecida por el Director de Prueba y/o Carrera en el Briefing y siempre que no entrañe peligro para el resto de los participantes.

22.4.6. 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 cronometrados y Warm-up, estas maniobras estarán estrictamente prohibidas en todo momento.

22.4.7. La circulación de un e-kart innecesariamente lenta, errática o de forma que pueda ser considerada potencialmente peligrosa para el resto de los pilotos o resto de personas, estará prohibida en cualquier momento. Será de aplicación tanto si el e-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 Gallego de Karting Eléctrico, el uso del carenado delantero homologado y del kit de fijación del carenado delantero homologado (CIK o por una ADN), 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 Dibujos Técnicos nº 2c, 2d y 8.

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 e-karts participantes, realizando el correspondiente informe en el caso que el carenado delantero de un e-kart no esté en la posición correcta. Los Comisarios Deportivos impondrán en todo caso, de forma automática, directa e inmediata una penalización consistente en la anulación del mejor tiempo logrado en los entrenamientos cronometrados en el caso que dicha infracción se produzca durante los Entrenamientos Oficiales Cronometrados o una penalización en tiempo de 5 segundos al concursante/piloto del e-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”.

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.

Art. 22 VERIFICACIONES

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

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

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

22.4. Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:

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

Art. 23 VERIFICACIONES - DOCUMENTACION

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

1. El boletín de inscripción debidamente cumplimentado en su totalidad y en particular que esté debidamente firmado por el concursante y que las características del e-Kart (Marca) corresponden con la normativa.

2. Control de licencias

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

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

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

Si fuera necesario por parte del organizador editar duplicados de pases por olvido, pérdida, deterioro o por cualquier otra causa ajena a dicho organizador, se impondría una caución de 50 euros al Concursante.

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

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

Art. 24 VERIFICACIONES TÉCNICAS

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

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

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

24.2.1. El concursante deberá presentar una copia original de la ficha de homologación del chasis, únicamente en caso de estar homologado ante la F.G. de A., en el que se muestre el número de serie individual de la unidad presentada. Esta medida será aplicable a los chasis homologados en el periodo 2016-2023 y en adelante.

Cualquier infracción al respecto, será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo I de este Reglamento.

24.2.2. Será obligatorio que los e-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.

24.2.3. El concursante de cada e-kart recibirá -durante las verificaciones administrativas- un pasaporte técnico, que deberá cumplimentar en su totalidad y entregarlo en el control técnico.

No será admitido un pasaporte técnico incompleto.

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

24.2.5 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, pack de baterías, controladores, etc. que presenten los concursantes y la identificación de los chasis, o de cualquier otro elemento del e-kart, que deberán coincidir con los indicados por el concursante para ser utilizados durante la prueba. Los números de los precintos si los hubieran puesto, quedarán anotados en el Pasaporte Técnico, que será firmado por el concursante. Dichos precintos, deberán permanecer intactos durante toda la prueba.

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

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

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

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

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

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

24.3. Verificaciones Finales

Inmediatamente después de cada sesión de entrenamientos cronometrados oficiales; después de cada manga 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 y los datos de la centralita.

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

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

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

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

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

En el caso de que el Reglamento del Certamen estableciera dos entrenamientos, dos mangas y/o dos carreras en la misma prueba y un concursante fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la primera sesión de entrenamientos, o de la primera manga o la primera carrera, se precintará –si ha lugar- el sujeto de la verificación misma, reenviando la inspección material al término de la segunda sesión de entrenamientos, o de la segunda manga, o de la segunda carrera.

El concursante acepta expresamente que la eventual descalificación de la clasificación de la primera sesión de entrenamientos, o de la primera manga, o de la primera carrera conlleva también la descalificación de la segunda sesión

de entrenamientos, o de la segunda manga, o de la segunda carrera, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la descalificación 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 descalificación de la manga o carrera correspondiente pudiendo llegar a la Descalificación 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.

Art. 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 e-karts y pilotos pueden recibir ayuda exterior de sus mecánicos durante el desarrollo de entrenamientos, mangas y carreras.

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

25.4. Parque de salida

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

El e-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 e-karts podrán acceder a ella, estando totalmente prohibida la presencia de mecánicos y/o concursantes.

25.7. Parque de Llegada

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

25.9.1. General

Con el objetivo de controlar la calidad y disponibilidad de neumáticos para las pruebas, la F.G. de A. y el organizador establecen un sistema de distribución de neumáticos de seco y agua, que garantice su correcto suministro.

Se suministrarán neumáticos con una sola especificación por tipo de neumático, slicks y agua.

25.9.2. Infracciones

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

25.9.3. 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 con el horario establecido a tal efecto.

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

25.9.4. Distribución neumáticos para Entrenamientos Privados

La utilización de neumáticos, en calidad y número, para los Entrenamientos Privados es responsabilidad del concursante, 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, 2 juegos de neumáticos por prueba.

La obtención de estos neumáticos se realizará mediante la adquisición del Bono correspondiente al suministrador dentro del horario establecido en el Reglamento Particular de la Prueba.

25.9.5. Distribución de neumáticos oficiales –(Seco y Agua)

Los neumáticos oficiales para la prueba serán distribuidos en el Parque de Neumáticos, en el horario que se determine al efecto 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.

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

25.9.6. Máximo número de neumáticos

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

25.9.7. 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 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.

25.9.8. 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.

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.

Art. 26 BRIEFING

26.1. El Director de Prueba y/o el Director de Carrera realizará(n) un Briefing en el lugar y a la hora designados en el Reglamento Particular. Todos los concursantes (o los representantes que ellos hayan nombrado) y los pilotos admitidos para participar en la carrera deberán estar presentes durante todo el Briefing y firmar la hoja de presencia.

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

26.3 Si las condiciones sanitarias, deportivas o sociales, lo requiriesen, el Briefing podrá a criterio del Director de Carrera ser distribuido e impartido por medios NO PRESENCIALES. Los Concursantes serán informados al respecto durante las Verificaciones Administrativas.

Art. 27) COMPOSICIÓN DE LA PRUEBA

Para todas las pruebas puntuables para el Campeonato Gallego de Karting Eléctrico, la composición de la prueba será el siguiente:

- **Sábado:** Verificaciones administrativas y técnicas y entrenamientos libres.
- **Domingo:** entrenamientos libres, entrenamientos oficiales cronometrados, carrera 1 y carrera 2.

La F.G. de A. podrá autorizar otra composición distinta previa petición motivada de un Organizador. Salvo autorización expresa de la F.G. de A., no está autorizada la combinación de categorías en una misma prueba.

Art. 28 e-KARTS ADMITIDOS EN PISTA

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

Circuito Corto:	36 e-karts
Entrenamientos Libres y Warm Up:	40 e-karts
Entrenamientos oficiales cronometrados:	36 e-karts (*)
Mangas clasificatorias y carreras:	36 e-karts (*).
Circuito Largo:	Circuitos con Grado FIA 1, 2, 3 o 4, están reconocidos y adaptados para pruebas de KZ

El número máximo de e-karts admitidos en Pista es el siguiente: Cálculo de acuerdo con la longitud del circuito, con un e-kart cada 50 metros y con un máximo absoluto de 60 e-karts.

Art. 29 DISTANCIAS A RECORRER

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

Categoría	Clasificatorias	Carrera
SKILLED	10 km	15 km
MASTER	15 km	22 km

Art. 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 MINI).

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 que circule muy lento o que sea 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 las Categorías MINI, 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 e-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 25.9.8.

Art. 31 WARM-UP

31.1. Definición

Sesión no obligatoria, en la que sólo pueden tomar parte los pilotos autorizados a tomar parte en la prueba.

31.2. Desarrollo y Composición

Tendrán una duración mínima de **5 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, cada una de las cuales realizará una sesión.

Será de aplicación lo dispuesto en el artículo 8.5.

El uso de transponders es obligatorio desde el principio del Warm Up.

Las infracciones cometidas por un piloto o su concursante durante el Warm Up serán penalizadas por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

31.3. Interrupción de 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.

Art. 32 ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS

32.1. Definición

Sesión obligatoria para todos los e-karts y pilotos, que deseen tomar parte en la carrera, y hayan sido autorizados a tomar parte en dicha sesión.

Los pilotos autorizados a participar en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados tendrán derecho a una sesión máxima de **6 minutos**; en cada serie podrá participar un máximo de **36** pilotos.

32.2. Composición y Desarrollo

32.2.1. Los pilotos que hayan pasado las verificaciones serán divididos en series cuando superen los **36** 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.

Será de aplicación lo dispuesto en el artículo 8.5.

32.2.2. Cada Serie estará compuesta de un máximo de **36** pilotos.

32.2.3. Cada serie realizará una sesión de **6** min.

32.2.4. Todos pilotos deberán haber abandonado la pre-parrilla dentro de los tres minutos siguientes a haberse mostrado la bandera / semáforo verde. Cualquier infracción al respecto, podrá ser sancionada por parte de los Comisarios Deportivos.

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

32.2.5. Todo Piloto que una vez tomada la salida se detenga por cualquier razón, o si 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.

32.2.6. 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

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

32.3.2. 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:

- 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.

32.3.3. En caso de empate, se considerará el 2º mejor tiempo de cada piloto, y así sucesivamente hasta romper el empate.

32.3.4. 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

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

32.4.2. El Director de Carrera puede interrumpir los Entrenamientos oficiales cronometrados tantas veces y por tanto tiempo como él crea necesario para despejar la Pista o permitir la retirada de un vehículo.

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

32.4.4. Cuando la señal de interrupción sea dada todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresarán lentamente hacia la línea de salida o Parque de Llegada, siguiendo totalmente las indicaciones de los comisarios de pista, y preparados para detenerse si así fuera solicitado por los oficiales de la prueba.

32.5. Reanudación de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados

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

32.5.2. En el caso que una o varias sesiones de Entrenamientos oficiales cronometrados sean interrumpidas, no se admitirá ninguna reclamación relativa a los posibles efectos sobre la calificación de los pilotos admitidos a la salida.

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

Art. 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

a) Parrilla de las Mangas Clasificatorias:

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.

Quando el formato de la prueba, en base al artículo 27, contemple la celebración de Mangas Clasificatorias el sábado y también el domingo, la parrilla de salida de dichas Mangas se formará en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados de los 36 primeros pilotos clasificados.

b) Parrilla de las Carreras:

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.

Quando el formato de la prueba, en base al artículo 27, contemple el desarrollo de una carrera el sábado y otra carrera el domingo, la parrilla de salida de dichas carreras se formará en función de los resultados de las Mangas Clasificatorias.

33.2. El piloto que tenga la 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 como mínimo, 45 minutos** antes de la hora oficial de salida de la prueba (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 concursante cuyo e-kart 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 e-kart 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.

Art. 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 e-karts se dirigirán al Parque de Salida siguiendo el procedimiento siguiente:

- 30 minutos antes de la salida, se abrirá el Parque de Salida.

Sólo se podrá acceder con las cuatro ruedas montadas en el e-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:

- Sólo 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 sólo está autorizada la entrada del e-kart, el carro porta e-kart y la herramienta manual y recambios necesarios para la reparación del e-kart.

Horario:

- 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 Clasificatorias y Carreras.

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

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

- Sólo 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 ke-art, el carro porta e-kart y la herramienta manual y recambios necesarios para la reparación del e-kart.

Horario:

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

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

34.3.2. Cualquier e-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.

34.3.3. Cualquier concursante que por cualquier razón tenga motivos fundados de que su e-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.

Art. 35 PROCEDIMIENTO DE SALIDA

35.1. Disposiciones Generales

35.1.1. 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 Pre parrilla tendrá una formación de dos filas.
3. Una vez los e-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 e-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.
5. Cualquier piloto con su e-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.

35.1.2. 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 según el Anexo 10 del Reglamento de Circuitos.

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 e-karts, según al anexo 10 del Reglamento de Homologación de Circuitos.

35.1.3. 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 e-karts.

Las salidas tipo Le Mans están prohibidas, excepto autorización expresa de la F.G. de A. 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 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 e-kart en una zona segura.

35.2.- Secuencia del Procedimiento de Salida.

Este procedimiento será aplicable en todas las especialidades, que se regirá por el Reglamento de Circuitos.

La vuelta de formación vendrá precedida de la siguiente señalización:

- 15 minutos antes de la salida. Se abrirá el Parque de Salida para la formación de la Pre-Parilla.
- Panel de 10 minutos. Aviso audible.
- Panel de 5 minutos. Aviso audible. Se cierra la entrada a la Pre-Parrilla.
- Panel de 3 minutos. Aviso audible. Los e-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 e-karts.
- Panel de 30 segundos. Aviso audible.

- 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

35.3.1. 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.

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

Durante la vuelta de formación queda prohibido:

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

35.4. Salida parada

35.4.1. 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.

35.4.2. 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 e-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.

35.4.3. 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

35.4.4. 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 el resto de los pilotos deberá facilitar esta operación cediendo el paso.

35.4.5. Si un piloto se detiene por cualquier motivo durante la vuelta de formación, no podrá intentar arrancar de nuevo su e-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.

35.4.6. 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.

35.4.7. 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 descalificado de esa Manga o Carrera.

35.4.8. 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.

35.4.9. Al final de la vuelta de formación, los pilotos deberán dirigirse a sus respectivos cajones de salida y seguir las instrucciones de los Oficiales.

A tal efecto un Oficial con una Bandera Roja desplegada se situará al principio de la Parrilla de Salida.

35.4.10. Cuando los e-karts esten colocados en sus respectivos emplazamientos, se encenderán las luces rojas.

35.4.11. La salida será considerada dada en el momento en que el **starter** apague las luces del semáforo

35.4.12. Los e-karts deben mantener su posición dentro de su respectivo cajetín, 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 e-kart de distancia, que evite los contactos.

Todo piloto que toque, golpee o empuje al e-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).

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

35.4.14. La Parrilla de Salida tendrá la forma de zig zag, con un sólo kart por línea, siendo la primera ocupada por el Piloto que ostente la Pole position

35.4.15 Los karts deberán tomar la salida en las posiciones inicialmente asignadas. No se podrán cubrir los huecos dejados por otros participantes no presentes en la Parrilla. Esta disposición incluye también la ausencia del Pole.

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

35.5.1. 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 con 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 aplicará la secuencia del Procedimiento de Salida, estando autorizadas las reparaciones hasta el Panel de 1 minuto.

35.5.2. 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 e-kart que esté en movimiento durante el procedimiento de salida antes de que la señal de salida sea dada, será considerado como una falsa salida.

Las penalizaciones por las infracciones al procedimiento de salida están recogidas en el Anexo 1.

Para verificar el cumplimiento de la normativa establecida en el Procedimiento de Salida, salidas anticipadas y control de la alineación, todos los oficiales que figuren en el Reglamento Particular de la prueba serán considerados además Jueces de Hechos, en conformidad con el Art. 11.16 y 13.6 del CDI.

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

Art. 36 MANGAS CLASIFICATORIAS

36.1. Definición

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

36.1.2. Las Mangas Clasificatorias se realizarán en función del número pilotos, dividiéndose en grupos de un máximo de 18 pilotos y 2 grupos como máximo en cada Manga.

Será de aplicación lo dispuesto en el artículo 8.5.

36.2. Composición y Desarrollo

Las Mangas Clasificatorias se desarrollarán mediante los siguientes criterios:

Caso A-1

Si el número de pilotos es menor al de admitidos en Pista (36), 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 A-2

Cuando el formato de la prueba, en base al artículo 27, contemple el desarrollo de Mangas el sábado y domingo, se efectuará una única Manga clasificatoria cada día, en la que participaran los 36 primeros pilotos clasificados en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, 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 37 a 72, se realizarán grupos con 18 pilotos cada uno como máximo, confeccionados de la siguiente forma.

Caso B.1.

Si el número de pilotos es de 37 a 54 se realizarán 3 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 – 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 36 primeros pilotos clasificados en estas Mangas serán clasificados directamente a las Carreras.

Caso B.2.

Si el número de pilotos es de 55 a 72 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 los grupos formados, es decir: A contra B, C contra D, A contra C, B contra D, A contra D, B contra C.

Los 36 primeros pilotos clasificados en estas Mangas serán clasificados directamente a las Carreras.

Caso C

Si el número de pilotos es de 73 o superior.

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 18 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 18 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 18 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 18 primeros clasificados de la D1 y la otra línea con los 18 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.

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

- Al primero..... 0 puntos.
 - Al segundo..... 2 puntos.
 - Al tercero..... 3 puntos.
- Y así sucesivamente en función creciente de 1 punto.

36.3.2. Los pilotos que no hayan efectuado todas las vueltas previstas, será clasificado de acuerdo con el número de vueltas efectuadas.

36.3.3. En caso de ex aequo entre pilotos, el desempate se realizará en función de su clasificación en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

36.3.4. 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 descalificados recibirán un número de puntos igual al número total de participantes del grupo A y B más 2 puntos.

Cualquier piloto, junto con su e-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.

36.3.5. 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.

Art. 37 CARRERAS

37.1. Composición y Desarrollo

37.1.1. En cada prueba se realizarán dos Carreras, denominadas Carrera 1 y Carrera 2, o en base al artículo 27.

37.1.2. La parrilla de la Carrera 1 se establecerá de acuerdo con los puntos obtenidos en las Mangas Clasificatorias.

37.1.3. 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.

37.2.1.1.- La orden de neutralización será considerada dada, cuando en el puesto de Dirección de Carrera y en cada Puesto de Comisarios se muestre una única bandera amarilla agitada 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.

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

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

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

37.2.1.4.- Los e-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 e-kart procederá a velocidad reducida hasta llegar al final de la línea de e-karts tras el líder.

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

37.2.1.6.- Durante la última vuelta de neutralización, el e-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.

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

37.2.1.8- Si la manga o carrera finalizara durante la neutralización, los e-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 e-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 37.3, el procedimiento de reanudación será efectuado en base al **Procedimiento SLOW**.

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

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

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

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

37.3.1. Suspensión

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

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

a) Al Área de Reparación:

En este lugar, se podrá trabajar en los e-karts e introducir material de sustitución a condición de haberse depositado en el Parque Cerrado antes de la salida inicial (en el caso de chasis y motores, solo los verificados).

b) En la pista, en el lugar designado en el Briefing:

Cuando así lo ordene el Director de Prueba y/o Carrera, no se podrá trabajar en los e-karts, ni introducir material de sustitución.

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 e-karts deben estar listos cuando se muestre el cartel de 3 minutos.

El procedimiento a seguir varía en función del número de vueltas completadas por el piloto clasificado en primera posición antes de dar la señal de parada.

Caso A

Menos de 2 vueltas realizadas.

- La salida original será considerada nula y no realizada.
- La distancia será la misma que la original.
- La 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 e-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 e-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 los 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 %)

Art. 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 e-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 e-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 e-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 e-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 e-kart en condiciones normales de funcionamiento.

Art.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 deberá 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 e-kart deberán dirigirse directa e inmediatamente al Parque Cerrado (excepto los e-karts designados por los Comisarios Deportivos para realizar el control de pesaje, que deberán dirigirse a la Zona de control del mismo y una vez realizado el mismo pasar a Parque Cerrado).

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

39.9. La duración del Parque Cerrado quedará determinada por los Comisarios Deportivos en base al Art. 43

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

De acuerdo con lo establecido en el Art. 21 del CDI, la línea de llegada es la que establece el orden de llegada real de los vehículos.

Por ello, en caso de duda, la “foto-finish” será la que establezca el citado orden de llegada.

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

40.4. 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.

40.5. 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 e-karts 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.

40.6. 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.

Art.41- DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS

41.1. Distribución de puntos en Entrenamientos Oficiales Cronometrados

a) Se asignará un (1) punto al piloto que logre el mejor tiempo en los entrenamientos Oficiales Cronometrados.

41.2. Distribución de puntos en Mangas clasificatorias

a) En base a la clasificación combinada de las mangas clasificatorias, se atribuirá la siguiente puntuación:

Posición	Puntos
1º	15
2º	12
3º	10
4º	8
5º	6
6º	5
7º	4
8º	3
9º	2
10º	1

41.3 Atribución de Puntos por Eficiencia Energética

Se atribuirán la siguiente puntuación en base al menor consumo efectuado en Carrera, siempre y cuando los participantes que se hayan hecho acreedores a los mismos se hallan clasificado dentro de los 10 primeros absolutos.

Posición	Puntos
1º	3
2º	2
3º	1

41.4 Todos los Puntos obtenidos en Carrera, son acumulables para la puntuación final de Campeonato.

41.5 Todos los Puntos obtenidos serán sumatorios, no descontándose ningún resultado.

Art. 42 ENTREGA DE PREMIOS

Los 3 primeros clasificados en cada Carrera y el representante del primer equipo clasificado deberán participar en la ceremonia de entrega de premios en el pódium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo. La ceremonia de pódium se realizará en base a lo establecido en las PCCCTCE.

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

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

Art.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 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.

Art.44 CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS Y CHALLENGES DE ESPAÑA

44.1. El título de piloto ganador del Campeonato Gallego de Karting Eléctrico será concedido al que haya conseguido el mayor número de puntos, teniendo en cuenta el número de resultados a retener establecidos en el Certamen correspondiente.

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

Asimismo, se tendrán en cuenta como resultados a retener los derivados de la no participación de un concursante y/o piloto en alguna de las pruebas del Campeonato Gallego de Karting Eléctrico, 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 Clasificatorias 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.