



FEDERACIÓ AUTOMOBILISME ILLES BALEARS

# REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO KARTING F.A.I.B. 2022

## REGLAMENTO DEPORTIVO

### Artículo 1. DEFINICIÓN.

La Federació d' Automobilisme de les Illes Balears (F.A.I.B.), establece para el año 2022 los siguientes Campeonatos y Copas de Karting:

Copa de Baleares de Iniciación.  
Campeonato de BALEARES de Alevín  
Campeonato de BALEARES de Cadete  
**Copa de Baleares MINI**  
Campeonato de BALEARES de Junior  
Campeonato de BALEARES de Senior  
Campeonato de BALEARES de KZ-2  
Campeonato de BALEARES de MASTER 30.  
~~Copa FAIB de Rotax Micro~~  
~~Copa FAIB de Rotax Mini~~  
Copa FAIB de Rotax DD2

### Artículo 2.- ASPIRANTES

2.1. Los Campeonatos y Copas de les Illes Balears de Karting estarán abiertos a los deportistas en posesión de las licencias establecidas en dicho Reglamento Deportivo.

### Artículo 3- LICENCIAS

Todos los concursantes, deportistas y oficiales deberán ser titulares de la licencia correspondiente expedida por la FAIB u otra federación autonómica y válida para el año en curso.

### Artículo 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, Copas y Trofeos de la F.A.I.B. (En lo que no contravenga lo específico de Karting)
- b) El presente Reglamento Deportivo.
- c) El Reglamento Técnico de karting.
- d) El Reglamento Técnico del CEK
- e) El Reglamento específico del Certamen correspondiente (Deportivo y Técnico).
- f) El Reglamento Particular de la prueba.
- g) El CDI será de aplicación –con carácter prioritario- en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.

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

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

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

4.6.- Las penalizaciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el presente Reglamento vienen recogidas en el Art.16.4 del presente reglamento.

#### Artículo 5.- ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS

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

5.2.- El organizador de la prueba deberá ser un Club o una Agrupación Deportiva aceptada por la FAIB. La FAIB podrá asumir la organización de la(s) pruebas.

5.3.- Si a un Club o Agrupación Deportiva por cualquier motivo le fuera retirado el permiso de organización para realizar la prueba, la FAIB podrá designar otro organizador para la misma.

#### Artículo 6.- REGLAMENTO PARTICULAR

Será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes FAIB 2020.

El Reglamento Particular se ajustará al modelo editado por la F.A.I.B.

Un ejemplar del Reglamento debe remitirse por correo electrónico a la F.A.I.B. 30 días antes de la prueba, al objeto de obtener el permiso de organización y en la semana posterior a su recepción, la F.A.I.B., pondrá en conocimiento del organizador las eventuales modificaciones que se deban realizar o dará su aprobación.

Será obligatorio presentar junto al Reglamento Particular la aceptación de cargo de los Comisarios Deportivos, Director de Carrera y Jefe de Seguridad.

#### Artículo 7.- KARTS ADMITIDOS

7.1. Los karts admitidos a participar en los Campeonatos y Copas de Karting, serán los definidos en el Reglamento Técnico específico de cada categoría.

#### Artículo 8.- INSCRIPCIONES

##### 8.1.- Obligatoriedad de inscripción

Los concursantes que desee participar en un meeting, deberán inscribirse obligatoriamente y de forma individual para cada uno de los mismos y en los plazos previstos.

No se admitirá –excepto autorización expresa de la F.A.I.B.- la inscripción de un mismo kart y/o piloto en más de una prueba del mismo Meeting y/o categoría.

##### 8.2.- Derechos de inscripción

Los derechos de inscripción **se fijan en 125,00 euros para todas las categorías excepto iniciación que serán de 60 euros de** cada Campeonato, Copa, o Trofeo ~~serán los establecidos en el Reglamento Deportivo Específico de cada categoría.~~

El importe de los derechos de inscripción será enviado al Organizador mediante transferencia bancaria a la cuenta que éste designe, indicando 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 los boletines de inscripción específicos de cada prueba o meeting, antes de la fecha y hora límite fijada para el cierre de **inscripciones** indicada.

Los boletines originales de inscripción deberán ser cumplimentados en su totalidad, de forma clara y sin tachaduras, en letra mayúscula o mediante sistema informático, sin olvidar cumplimentar todos los campos de información y firmados por el concursante y piloto, con los detalles correspondientes al pasaporte técnico.

Toda inscripción que contenga una falsa declaración deberá ser considerada como nula y no recibida.

#### 8.4.- Plazos de inscripción

El cierre de inscripciones se realizará a las 20 horas del lunes antes de la fecha de celebración de la prueba.

#### 8.5.- 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.

Una vez publicada la lista oficial 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. Además:

a) No se permite ningún cambio del material, chasis, motor o neumáticos.

No se permiten cambios de piloto, excepto casos de fuerza mayor, entendidos por la F.A.I.B., y siempre con el visto bueno del piloto afectado, limitando a que se realice como máximo el lunes anterior a la prueba.

#### 8.6.- Devolución de derechos de inscripción.

Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad a:

- Los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
- En caso de que la prueba no se celebre.

La Organización, a su criterio, podrá rembolsar hasta un 100% de los derechos de inscripción a los Concursantes que por razones de fuerza mayor, debidamente verificada, no pudieran presentarse en la prueba y solicitada por el interesado.

#### 8.7.- Listas de inscritos

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

La F.A.I.B. comunicará al organizador la aceptación o modificación a realizar en la lista enviada. La lista oficial y definitiva de inscritos, será publicada el jueves anterior al comienzo de la prueba.

### Artículo 9.- SEGUROS

9.1. Será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes de la F.A.I.B. para el año en curso.

### Artículo 10.- PUBLICIDAD

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

La publicidad a llevar en los porta números, figurará en el Reglamento Particular de la prueba y será de carácter obligatorio.

#### Artículo 11.- CALENDARIO Y NÚMERO DE PRUEBAS PUNTUABLES

El calendario oficial y el número de pruebas será el establecido por la F.A.I.B., con fechas a determinar.

La F.A.I.B., se reserva el derecho de modificar fechas y lugares de una o varias pruebas del calendario.

#### Artículo 12.- ANULACIÓN DE UNA PRUEBA

12.1. La F.A.I.B., se reserva el derecho de anular una prueba sí el número de inscritos es igual o menor de 10.

#### Artículo 13.- NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO

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

Los porta-números deberán estar constituidos por planos con ángulos redondeados (diámetro de las esquinas redondeadas 15 a 25 mm) de 22 cm de lado. Las placas deberán ser de plástico flexible y opaco.

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.

13.4. 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 (antes de las verificaciones técnicas) en la parte delantera y trasera. Los números serán de color negro sobre fondo amarillo

La correcta colocación de los números para las placas del kart será responsabilidad del concursante/piloto. Es obligatorio que el kart esté identificado con los dos números (frontales y traseros) de la prueba en que compita, desde el inicio de los entrenamientos privados previos a la misma.

Cualquier infracción al artículo 14, podrá comportar las penalizaciones previstas en el Anexo1

#### Artículo 14.- OFICIALES

14.1. La F.A.I.B. podrá designar los siguientes oficiales:

1 Comisario Deportivo, que actuará como Presidente del Colegio.

1 Director de Prueba.

1 Comisario Técnico.

Observador FAIB

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

Los demás Comisarios Deportivos hasta llegar a 3 por prueba.

Los Comisarios Deportivos oyentes (máximo 2 por prueba).

El Director de Carrera y sus Adjuntos.

El Responsable de Cronometraje.

Los Comisarios Técnicos.

El oficial encargado de las Relaciones con los competidores

El resto de oficiales

14.3.- 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.

14.4.- El Director de Carrera dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación:

a.) Controlar el desarrollo de los Entrenamientos y de la Carrera; que se respeten los horarios y, si él lo juzgase necesario, proponer a los Comisarios Deportivos la modificación de los horarios conforme a lo establecido en el presente Reglamento.

b.) Parar a cualquier kart (en cumplimiento de lo reglamentado en el presente Reglamento).

c.) Parar o neutralizar el desarrollo de los Entrenamientos o de la Carrera si cree que puede ser peligrosa su continuación, de conformidad al presente Reglamento, y asegurar que la nueva salida se efectúe conforme al procedimiento.

d.) El procedimiento de salida.

14.5. El Director de Carrera deberá mantenerse en la Zona de control y en contacto por 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.

#### Artículo 15.- INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES

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

15.2.- 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 colocados sobre el Tablón Oficial de Avisos.

15.3.- 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.

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

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

15.6.- Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas en el C.D.I., debiendo tener las banderas unas medidas mínimas de 70 x 90 c.

Los concursantes no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean.

15.7.- Las señales transmitidas a los pilotos por mediación de las banderas y señales previstas en el C.D.I. deberán ser respetadas sin dilación. La falta de respeto a estas señales podrá ser sancionada hasta con la descalificación de la Prueba.

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

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

Cualquier infracción de esta regla durante la prueba, será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1

## Artículo 16.- INCIDENTES y SANCIONES

16.1.- 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 C.D.I.

16.2.- "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 C.D.I.
- Adelante la salida o provoque una salida nula.
- Provoque una colisión evitable.
- Empuje a un piloto fuera de la Pista.
- Impida cualquier maniobra lícita de adelantamiento a otro piloto.
- Entorpezca ilegítimamente a los otros pilotos durante un adelantamiento.
- 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.

16.3.- 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.

16.4.- 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 salida
- Descalificación.

La penalización en tiempo, así como cualquier otra penalización que se pudiera aplicar por la infracción cometida contra el art.20.5 (Carenado delantero y kit de montaje del carenado), 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

Como norma general, las infracciones de carácter técnico cometidas en los Entrenamientos llevarán consigo la anulación de los tiempos conseguidos. Las infracciones técnicas cometidas en las Mangas o Carreras conllevarán la exclusión de la Manga o Carrera correspondiente pudiendo llegar a la Exclusión de la prueba.

16.5.- Asimismo los Comisarios Deportivos podrán informar al Juez único de la FAIB u órgano que le sustituya sobre cualquier licenciado que ellos consideren implicado en un "Incidente".

16.6.- El Juez único de la FAIB u órgano que le sustituya podrá penalizar a cualquier piloto implicado en un "Incidente" de acuerdo con el Reglamento de Disciplina deportiva de la F.A.I.B.

16.7.- Ninguna decisión tomada o penalización impuesta reducirá el efecto de los Art. 160 o 161 del Código Deportivo Internacional.

#### Artículo 17.- ENTRENAMIENTOS PRIVADOS

17.1.- 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.

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

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

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

17.3.- 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.

#### Artículo 18.- CRONOMETRAJE - TELEMETRÍA

El cronometraje de pruebas valederas para el Campeonato de las Islas Baleares, deberá realizarse mediante el sistema y material proporcionado por el organizador.

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

18.2.- Será obligatorio para los concursantes, (en el caso de que no sea de su propiedad) entregar el transponder a la finalización de la prueba

18.3.- Está prohibida la instalación y utilización de sistemas de telemetría o cualquier otra base informática, radio, etc., que permita la transmisión de datos, órdenes y/o comunicación desde un kart en movimiento y viceversa, durante todo el desarrollo de los Entrenamientos, Mangas y Carrera, salvo establecidos como obligatorios y/o los instalados por los Comisarios y Cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.

#### Artículo 19.- DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK

19.1 La organización dispondrá en el Paddock de una superficie suficiente para poder realizar las distintas actividades que se desarrollen en torno a cada prueba. La FAIB limitará el número de pases al paddock a 3 por piloto, más el correspondiente a su asistencia debidamente identificado en todo momento con un chaleco.

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



Una vez instalados los vehículos y carpas de asistencia, no estará permitida la salida de ningún vehículo hasta la finalización del meeting, 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.

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

19.3. Toda persona relacionada de algún modo con cualquier concursante inscrito, deberán llevar en todo momento los correspondientes pases acreditativos y permanecer en los lugares autorizados en los mismos, respetando en todo momento las normas deportivas que rigen la prueba, bajo la responsabilidad del concursante con el cual estén relacionado, en la zona de boxes y pitline solo tendrán acceso los pilotos y mecánicos debidamente acreditados (licencia y pase).

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

19.5.- Está prohibido circular con motocicletas, scooters o cualquier medio motorizado en el Paddock, así como bicicletas, monopatines, etc..

## Artículo 20.- DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

### 20.1. Seguridad general

20.1.1.- Esta estrictamente prohibido a los pilotos conducir sus karts en dirección opuesta a la de Carrera, excepto que sea estrictamente necesario para retirar el kart de una situación peligrosa.

20.1.2.- Llevar herramientas o repuestos, así como reparar con herramientas en la Pista está prohibido. Únicamente podrá recibirse asistencia en el Área de Reparación.

20.1.3.- Solo los pilotos inscritos formalmente a la prueba estarán autorizados a realizar los Entrenamientos Privados previstos en la semana de la prueba.

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

20.1.5.- 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.

20.1.6.- Es obligatorio que cada participante disponga de un extintor, de la menos 3kg., 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

### 20.2. Circuito / Pista

Solo los participantes inscritos para la prueba tendrán acceso a la Pista, siempre dentro del horario previsto para la prueba. Asimismo, solo los oficiales especificados en el Reglamento Particular de la prueba tendrán acceso a la Pista.

Los representantes de la prensa solo tendrán acceso a la Pista cuando hayan sido adecuadamente acreditados ante el Organizador y hayan sido autorizados a ello, mediante la acreditación correspondiente. Asimismo, deberán respetar cualquier instrucción de seguridad que reciban de los Oficiales de la prueba.

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

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

### 20.3. Detención de un kart en Pista

1. El piloto de cualquier vehículo incapaz de mantener la velocidad de carrera y que esté abandonando la Pista deberá avisar previamente de su intención de hacerlo, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro y se efectúa lo más cerca posible de una zona segura.
2. Está prohibido empujar el kart por la Pista excepto si es para situarlo en una zona segura.
3. Durante los Entrenamientos, Mangas y Carreras, un kart que se detenga fuera del Pit Lane, debe ser sacado de la Pista a una posición segura, tan rápido como sea posible y de manera que no constituya un peligro, sea un impedimento para los otros pilotos o para el desarrollo de la prueba.
4. El piloto podrá reemprender la marcha, siempre y cuando lo pueda hacer por sus propios medios y sin ninguna ayuda exterior.

Su reincorporación a pista la realizará de manera que no entorpezca a otros participantes.

Si el piloto no pudiese apartar solo su kart o si su intento de reemprender la marcha es fallido y/o constituye un peligro para sí mismo o para los demás participantes, los Comisarios de Pista deben prestarle asistencia para colocarlo en zona segura, no pudiendo el piloto, en ningún caso, rehusar o entorpecer esta asistencia.

Si el kart se reincorpora a la carrera como resultado de esta asistencia externa, debe hacerlo dentro del total respeto al Reglamento y sin obtener ninguna ventaja por ello.

5. Todo piloto cuyo kart se haya detenido definitivamente deberá seguir las instrucciones que le indiquen los Comisarios, hasta el final de los Entrenamientos, Mangas o Carrera. Salvo durante la suspensión de la carrera, cualquier kart abandonado en el circuito por su piloto, incluso temporalmente, será considerado como que abandona la misma.

### 20.4. 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 arcenes o bordillos.

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

pista. La conducción fuera de los límites antes reseñados, podrá ser sancionada, a criterio de los Comisarios Deportivos

Si un kart sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del punto 21.4.2 citado a continuación, el piloto puede reincorporarse a la carrera. Sin embargo, solo puede realizarlo, cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna.

En este caso, si el piloto obtiene un beneficio o crea un problema de seguridad, podrá ser penalizado.

El adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda, siempre y cuando se realice dentro de los límites antes indicados.

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

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

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

2. La repetición de faltas graves, o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo, una salida de Pista), será comunicada a los Comisarios Deportivos de la prueba y podrá entrañar la descalificación de la carrera de todo piloto implicado.
3. Contactos / colisiones, entendidos como incidentes o colisiones evitables podrán ser sancionados por los Comisarios Deportivos.
4. La bandera formada por triángulo negro y triángulo blanco, acompañada de un panel con un número, será una advertencia para el piloto indicado de que los Comisarios Deportivos han recibido un informe sobre una conducta irregular en pista.
5. Está prohibido realizar ensayos de salida en la pista, excepto en el momento, lugar y forma establecida por el Director de Prueba y/o Carrera en el Briefing y siempre que no entrañe peligro para el resto de participantes.
6. Está prohibido efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos, a partir del punto indicado por el Director de Competición y/o de Carrera en el Briefing.

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

7. La circulación de un kart innecesariamente lenta, errática o de forma que pueda ser considerada potencialmente peligrosa para el resto de pilotos o resto de personas, estará prohibida en cualquier momento. Será de aplicación tanto si el kart está circulando en pista, entrada y/o salida del Pit Lane. Como norma general, se considerará circular innecesariamente lento, rodar entre 5 y 10 segundos más lento en relación con el tiempo de vuelta medio de la sesión en cuestión.

## 20.5. Carenado delantero y Kit de montaje del carenado

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

A partir de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados y hasta las Carreras, cada piloto deberá acceder al Parque de Asistencia "Salida" – Pre-Parrilla con el carenado delantero desmontado. El mecánico o el piloto deberán fijar dicho carenado delantero en el Parque de Asistencia "Salida" – Pre-Parrilla bajo la supervisión de un Comisario Técnico.

Durante las Mangas Clasificatorias, Repesca – si la hubiera - Carrera 1 y Carrera 2, sólo se permite la instalación del carenado delantero en la Zona de Reparación.

Instalación del carenado delantero

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

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

Una vez mostrada la bandera a cuadros y los pilotos hayan cruzado la línea de llegada, uno o más Jueces de Hechos comprobarán la colocación de los pontones carenados delanteros de los karts participantes, realizando el correspondiente informe en el caso que el pontón carenado delantero de un kart no esté en la posición correcta.

Los Comisarios Deportivos impondrán en todo caso, de forma automática, directa e inmediata una penalización consistente en una pérdida de 3 posiciones en la Parrilla de Salida en el caso de que dicha infracción se produzca durante los Entrenamientos OFICIALES Cronometrados o una penalización en tiempo de 05 segundos al competidor/piloto del kart implicado cuando se trate de las Mangas Clasificatorias y/o Carreras, esta penalización no se aplicará siempre y cuando los oficiales de la prueba informen de que el motivo del descolgamiento del carenado ha sido por causas ajenas al piloto. 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.

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

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

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

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

## Artículo 21.- VERIFICACIONES

21.1. Con carácter general y siempre que no contradiga la normativa aplicable en esta especialidad, será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos y copas de la de FAIB, además de la normativa recogida en el presente Reglamento Deportivo.

21.2. Ningún kart podrá tomar parte en una prueba hasta que no haya sido autorizado por los Comisarios Deportivos a la vista de los resultados de las verificaciones previas a la prueba (Técnicas y Administrativas).

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

22.4. Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:

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

21.5. Se verificará aleatoriamente en las categorías alevín, cadete y junior.

#### Artículo 22.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

Durante las verificaciones deportivas preliminares, los concursantes deberán tener disponibles todas las licencias (concurante, piloto y mecánico).

El organizador le proveerá de los documentos exigidos (Reglamento, horarios, números, publicidades, listas de inscritos, pasaporte técnico, Pases (4 para paddock, 1 Pase Piloto y 1 Pase Mecánico para Parque Cerrado), y cuanta documentación estime oportuno y sea de interés para los equipos.

#### Art. 23.- VERIFICACIONES TÉCNICAS

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.

##### 23.1.-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.

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

El concursante de cada kart recibirá -durante las verificaciones administrativas- un pasaporte técnico, que deberá cumplimentar en su totalidad y entregarlo en el control técnico. No será admitido un pasaporte técnico incompleto.

##### 23.2.-Marcaje - Precintaje

Durante las verificaciones técnicas previas, se podrán llevar a cabo por parte de los Comisarios Técnicos, precintajes o marcaje del o de los motores que presenten los concursantes y la identificación de los chasis, que deberán coincidir con los indicados por el concursante para ser utilizados durante el Meeting. 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, el concursante, se dirigirá inmediatamente a un Comisario Técnico, que a la vista de la rotura, decidirá si su manipulación ha sido involuntaria o no, procediendo en el primer caso a la sustitución del mismo.

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

Los Comisarios Técnicos podrán controlar el estado de los precintos, antes y después de los entrenamientos clasificatorios y de todas las Mangas. A la vista de un precinto roto, 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 o cualquiera de las Mangas, se penalizará con la no autorización a tomar la salida del equipo infractor en Entrenamientos o Manga correspondiente.

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 será excluido de la misma.

Se recomienda a los concursantes que procedan siempre a verificar si su precinto 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 estos cualquier otro material aparte del alambre o hilo y precintos oficiales (silicona, cinta adhesiva, etc.,).

Los Concurantes y/o Pilotos no están autorizados a realizar ningún cambio de material después de que este haya sido identificado en la 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.

### **23.3.- Verificaciones Finales**

Inmediatamente después de cada sesión de entrenamientos cronometrados oficiales; después de cada manga; repesca y tras cada carrera, como mínimo, los tres primeros clasificados serán verificados en aquellos puntos que los Comisarios consideren oportuno. A todos los participantes les será verificado el peso y la anchura máxima. Los Comisarios Deportivos podrán ampliar en cualquier momento y a su criterio, la cantidad de vehículos a verificar y los elementos 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 final, de oficio o como consecuencia de una reclamación, fuera encontrada una irregularidad en alguna pieza que no fuera objeto de la misma, los Comisarios Técnicos deberán tenerla en cuenta en la emisión del informe sobre la regularidad del vehículo.

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

Los Comisarios Técnicos (por delegación de los Comisarios Deportivos) podrán retener una o más piezas de un kart, con el fin de controlarlas detenidamente. Estas piezas serán debidamente marcadas o precintadas en presencia del competidor o representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas o número de los precintos, en el caso de que la pieza a verificar no se pueda precintarse, esta será introducida en un cajón o bolsa precintable.

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

23.4. 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.

#### Artículo 24.- ZONAS DE ACCESO Y PARQUES DE SERVICIO Zonas de acceso

##### 24.1. Zona de deceleración o carril de entrada

La zona de deceleración o carril de entrada se utilizará para abandonar la pista, el acceso al área de boxes y/o los parques de servicio.

En el curso de los Entrenamientos, Mangas, Repescas y la Carrera solamente estará autorizado el acceso a Boxes por la Zona de desaceleración.

##### 24.2. 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 amarilla o por un sistema similar, a partir de la cual el piloto no puede recibir ninguna ayuda externa o de su mecánico.

##### 24.3. Zona o Área de reparación

Lugar indicado en cada circuito, situado entre el carril de entrada y salida de boxes, y reservado para efectuar reparaciones, donde los karts y pilotos pueden recibir ayuda exterior de sus mecánicos durante el desarrollo de Entrenamientos, Mangas y Carreras.

##### Parques de Servicio 24.4. Parque de salida

El Parque de Salida es el área con acceso restringido, donde el piloto y su mecánico de parque cerrado debidamente acreditados, acceden con el kart antes de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Mangas Clasificatorias, Repesca y Carreras. El Kart accederá al parque de salida con las cuatro rudas montadas. No se podrá acceder con más ruedas

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

#### 24.5. 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.

#### 24.6. Zona de Pesaje

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

A la finalización de los Entrenamientos Oficiales, Mangas, y Carreras, todos los pilotos deberán dirigirse a la zona de pesaje, siguiendo las instrucciones de los Comisarios de Pesaje. Toda la zona de pesaje tiene la consideración de Parque Cerrado. Tan solo los Comisarios Técnicos y los pilotos con sus karts podrán acceder a ella, estando totalmente prohibida la presencia de mecánicos y/o concursantes.

#### 24.7. Parque de llegada.

El Parque de Llegada es la zona habilitada a la que todos los pilotos se dirigirán al finalizar los Entrenamientos Oficiales y Carrera.

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

#### 24.8. Parque Cerrado

Adicionalmente a lo establecido en el Art. 39, el Parque de Llegada tiene la consideración de Parque Cerrado en toda su área.

#### 24.9. Distribución de gasolina

Se utilizará gasolina comercial de libre distribución en Estaciones de Servicio. Queda prohibido el uso de cualquier tipo de aditivos, comercializados o no. El aceite para 2T para mezclar con la gasolina debe ser del tipo y marca de la lista de aceites homologados por la CIK-FIA.

#### 24.10. Anexo aparte

##### Artículo 25.- BRIEFING

El Director de Carrera realizará un Briefing en el lugar y a la hora designada 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.

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.

##### Artículo 26.- COMPOSICIÓN DE LA PRUEBA

Para todas las pruebas puntuables para los Campeonatos, Copas y Trofeos de las Islas Baleares será el siguiente:

Verificaciones Administrativas y Técnicas, Entrenamientos oficiales no cronometrados, Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Carrera 1 y Carrera 2 y Entrega de Premios de Carrera 1 y Carrera 2.



La F.A.I.B. podrá autorizar otra composición distinta previa petición motivada de un Organizador.

Salvo autorización expresa de la F.A.I.B., no está autorizada la combinación de categorías en una misma prueba.

#### Artículo 27.- KARTS ADMITIDOS EN PISTA

El número máximo de karts admitidos en Pista es el siguiente: Entrenamientos Libres y Oficiales Cronometrados: 28 karts. Mangas Clasificatorias, Mangas de Repesca y Carreras: 28 karts.

Salvo decisión expresa de los Comisarios Deportivos, quienes podrán aumentar su número hasta un máximo de 30 pilotos en función de las características del circuito.

En una categoría que no se alcance un número suficiente de participantes, los Comisarios Deportivos podrán agregarlos a la Categoría Superior.

#### Artículo 28.- DISTANCIAS A RECORRER

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

##### Categoría Carrera

Iniciación	07 vueltas (10 Km)
Alevín	10 vueltas (10 Km)
Cadete	10 vueltas (10 Km)
Mini	10 vueltas (10 Km)
Junior/Senior	15 vueltas (15 Km)
KZ2	15 vueltas (15 Km)
Master 30	15 vueltas (15 Km)
Copa Rotax Micro	40 vueltas (10 Km)
Copa Rotax Mini	40 vueltas (10 Km)
Copa Rotax DD2	15 vueltas (15 Km)

Las distancias de las categorías mono marca o distintas a las expresadas anteriormente serán determinadas en los reglamentos deportivos de cada una de ellas, o en su defecto se aplicaría el criterio de edades especificado en las categorías referenciadas anteriormente.

#### Artículo 29.- SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)

En caso de declararse "Pista Mojada" (condición señalada por una pancarta por el Director de Carrera o Competición), la elección de neumáticos es libre (excepto en la especialidad de Alevín y Cadete).

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

Cuando el Director de Carrera y/o Competición declaren "Pista Mojada" en la Categoría Alevín y Cadete, todos los pilotos deben colocar –en el tiempo establecido por el Director de Carrera neumáticos para lluvia en todas las ruedas antes de salir.

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

#### Artículo 30.- ENTRENAMIENTOS OFICIALES NO CRONOMETRADOS

El horario de la prueba deberá prever Entrenamientos Oficiales no cronometrados para cada categoría.

Estos estarán reservados para los Pilotos que hayan pasado las Verificaciones Administrativas. Tendrán una duración mínima de 10 minutos para cada categoría. Cuando el número de inscritos sea mayor de ( 28 ), serán divididos en series o mangas, par e impar, con un máximo de ( 28 ) pilotos por serie o manga, cada una de las cuales realizara una sesión de Entrenamientos.

El uso de transponders es obligatorio desde el principio de estos Entrenamientos (en el caso que se sea el sistema de cronometraje utilizado)

Las infracciones cometidas por un piloto o su concursante durante los Entrenamientos oficiales no cronometrados, serán penalizadas por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio Cuando fuera necesario interrumpir los Entrenamientos a causa de obstrucción de la Pista por un accidente o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista.

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

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

#### Artículo 31.- ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS

31.1 Los pilotos autorizados a participar en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, tendrán derecho a una sesión máxima de 10 minutos.

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

##### Composición y Desarrollo

31.3.1. Cuando se superen los 28 karts en una categoría se procederá a hacer mangas clasificatorias eliminatorias.

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

31.3.3 Todo Piloto que una vez tomada la salida se detenga por cualquier razón, se detiene en el Área de Reparación o Parque de Llegada, se considerará que ha finalizado sus Entrenamientos y no le será permitido reincorporarse a los mismos.

31.3.4 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.

##### 31.4. Clasificación de Entrenamientos Oficiales Cronometrados

31.4.1. La clasificación final de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados será confeccionada con el mejor tiempo de obtenido.

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.

##### 31.5. Interrupción de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados

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 Competición.

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

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.

31.5.4. 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.

#### 31.6. Reanudación de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados

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

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.

#### Artículo 32.- 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. 32.1. Formación de las Parrillas de Salida

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

La Parrilla de la 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.

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

#### Artículo 33.- PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA PARA WARM UP, ENTRENAMIENTOS

##### OFICIALES Y CARRERAS

##### 33.1. Entrenamientos Oficiales no cronometrados y Warm Up

Para los Entrenamientos Oficiales no cronometrados y Warm Up, los pilotos accederán a la pista de la forma siguiente:

Si el circuito dispone de entrada y salida de pista independiente, los pilotos accederán a la misma a través de los accesos previstos.

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

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.

### 33.2. Entrenamientos Oficiales Cronometrados

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

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

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

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

Al Parque de Salida solo está autorizada la entrada del kart, el carro porta kart y la herramienta manual y recambios necesarios para la reparación del kart. No está autorizada la introducción de líquidos u otros productos similares.

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

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

### 33.3. Mangas Clasificadoras y Carreras. ver art.35

33.3.2. Cualquier kart que no haya tomado su posición en la parrilla en el tiempo establecido, no estará autorizado a hacerlo, excepto y bajo circunstancias excepcionales que quedaran a la apreciación de los Comisarios Deportivos.

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

## Artículo 34.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA

### 34.1. Disposiciones Generales

#### 34.1.1. 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.

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

Una vez los karts abandonan la zona de pre-parrillas y traspasan la línea que delimita el final de los boxes o carril de aceleración, no pueden recibir ningún tipo de ayuda exterior.

Cualquier piloto que no se haya situado a las órdenes del Director de Carrera o Director de Competición y con su kart en orden de marcha, le será permitido salir del Parque de Salida solo cuando lo autorice el Director de Carrera, Director de Competición o el Oficial a cargo del Parque de Salida.

#### 34.1.2.- Zona de Salida - Puesto de Dirección de Carrera.

En la salida, el Director de Carrera o el Starter estará situado en una plataforma situada al menos a 5 metros de lado de la Pista y detrás de una barrera de protección permanente.

La línea de meta determina el inicio y final de una vuelta completa al circuito y por consiguiente también al inicio y final de una Manga o Carrera.

Una línea amarilla pintada 25 metros antes de la línea de meta delimitará la zona a partir de la cual se podrá dar la salida. Esta línea también podrá estar compuesta por 1 cono a cada lado de la Pista.

Para las salidas lanzadas, en cada circuito existirá una línea roja en la zona previa a la zona de salida. Esta línea roja o línea imaginaria formada por conos al borde de la Pista, deberá ser indicada en el Reglamento Particular o en el Briefing. Durante la vuelta o vueltas de formación, los pilotos podrán recuperar su posición hasta esta línea roja. Una vez superada la línea roja, los pilotos no pueden recuperar la posición en la formación y tomaran la salida en la posición que ocupe en ese momento.

Para las salidas lanzadas, podrá existir un rectángulo en el centro de la pista, situado entre la zona de línea roja y hasta la línea amarilla.

El rectángulo delimita los dos carriles por los que deben rodar las dos líneas de karts que forman la parrilla en movimiento y el espacio que no pueden invadir los karts antes de que la señal de salida haya sido dada.

#### 34.1.3. Tipos de Salida

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

La señal de salida será dada por medio de un semáforo (considerándose como señal de salida el apagado de las luces rojas del mismo) o con bandera.

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

#### 34.2.- 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:

10 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 antes de la salida. Aviso audible. Se cierra la entrada al Parque de Salida.

Panel de 3 minutos antes de la salida. Aviso audible. Los karts deberán estar situados en su lugar de parrilla, listos para tomar la salida y con los neumáticos definitivos instalados. Todas las personas deben abandonar la parrilla, excepto los pilotos, mecánicos y oficiales de la prueba.

Panel de 1 minuto antes de la salida. Aviso audible. Finaliza el plazo de realizar cualquier operación de ayuda mecánica exterior en los karts.

Panel de 30 segundos. Aviso audible

A la señal de Jefe de Parrillas. Los pilotos arrancan sus motores y quedan a la orden del DC. En el caso de que un piloto no pueda arrancar su motor, deberá indicarlo a los comisarios.

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

Si el Director de Carrera declara "Pista Mojada", en base al artículo 30, estará autorizado el cambio o montaje de neumáticos hasta la aparición del Panel de 3 minutos.

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

Si comenzara a llover después de la señal de 3 minutos y antes de la vuelta de formación, a criterio del Director de Carrera se podrá dar la oportunidad de que los pilotos cambien neumáticos, mostrándose 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 esta prohibida.

En este caso, se podrá cambiar neumáticos hasta el panel de 1 min.

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

#### 34.3. Vuelta de Formación

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

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:

- Efectuar ensayos de salida
- Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos a partir del punto indicado por el Director de carrera en el Briefing.

#### 34.4. Salida Lanzada. Secuencia del procedimiento.

34.4.1. 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.

34.4.2. 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, dirigirá su kart al Parque de Salida en el cual podrá recibir asistencia. Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando reciba autorización del director de carrera y siempre antes de que las luces rojas hayan sido encendidas o que la bandera verde esté levantada. En el Briefing se detallará el punto del circuito que se tomará como referencia, para permitir esta reincorporación. Una vez encendido el semáforo rojo o levantado la bandera verde todos los karts que se encuentren en el Área de Reparación o Pre-Parrilla no podrán tomar la salida hasta que esta haya sido dada de forma efectiva, independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.

34.4.3. 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

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

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

Después de esa línea ninguna maniobra de adelantamiento será autorizada.

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

Si un piloto se detiene por cualquier motivo durante la vuelta de formación, no podrá intentar arrancar de nuevo su kart antes de haber sido superado por la totalidad del pelotón.

Solo entonces podrá recuperar su posición original, siempre que no afecte a la seguridad y hasta el lugar donde este ubicada la línea roja.

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.

Sin embargo si, en el caso eventual de una repetición de la vuelta de formación, intenta arrancar por delante de la formación con el objeto de ser superado por los primeros pilotos e intercalarse en el pelotón, le será mostrada la bandera negra y será descalificado de esa Manga o Carrera.

El Director de Carrera podrá detener la vuelta de formación si considera que un piloto se ha parado o retrasado por infracción de otro conductor, o indicara una vuelta suplementaria de formación para que este piloto pueda recuperar su posición.

Al final de la vuelta de formación, Los pilotos deberán llegar al rectángulo o carril previo a la línea amarilla, a velocidad reducida y constante, en perfecta formación, ocupando su lugar de parrilla y perfectamente alineados en dos filas paralelas de karts, cada una de ellas por su lado correspondiente y sin invadir el rectángulo central marcado en la pista.

La velocidad a la que debe circular la formación a su llegada a la zona de salida, podrá ser controlada por medios al efecto y vendrá determinada por el Director de Carrera.

Cuando los karts se acerquen, las luces rojas estarán encendidas.

Ningún kart puede acelerar antes de que se hayan apagado las luces rojas. Los karts deben mantener su posición, y formación en dos filas sin salirse de ellas, y sin invadir el rectángulo, hasta que la señal de salida haya sido dada.

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

Si no considera correcta la formación, encenderá la luz ámbar o naranja, o en su defecto bandera amarilla, que significará que debe realizarse otra vuelta de formación y se inicia de nuevo el procedimiento de salida.

En los casos de salida anticipada del contra-pole (Adelantar al Pole antes de que la salida haya sido dada) podrá ser sancionado en función del Anexo 1

#### 34.5. Salida Parada - Secuencia del procedimiento.

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 iniciaran la vuelta de formación manteniendo sus posiciones y sin adelantar al pole position.

Una vez que hayan abandonado la Zona de Preparrillas y traspasado la línea de final de boxes o carril de aceleración los pilotos no podrán recibir ayuda exterior.

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

En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos hayan salido de la zona de pre-parrilla, dirigirá su kart al Parque de Salida en el cual podrá recibir asistencia. Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando el pole position no haya llegado a la zona de línea roja. Una vez el pole position haya llegado a la línea roja, todos los karts que se encuentren en el Área de Reparación o Pre-Parrilla no podrán tomar la salida hasta que esta haya sido dada de forma efectiva, independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.

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

- Circular en dos filas y en paralelo, a velocidad reducida.
- No utilizar otro itinerario que el delimitado por la pista para la carrera.
- Guardar la posición marcada en la pre-parrilla
- No efectuar ensayos de salida

Al final de la vuelta de formación y a las ordenes de los Comisarios los pilotos tomarán sus posiciones y detendrán sus karts en la Parrilla de Salida. El Director de Carrera, su adjunto o el Director de Competición estarán en la línea de salida con una bandera roja.

Las luces estarán apagadas hasta que el último kart haya tomado su posición en la Parrilla.

En el caso, de que un piloto se retrase en la vuelta de formación tendrá la posibilidad de recuperar su posición en la Parrilla antes de que se enciendan las luces rojas o la bandera verde en alto.

Todo piloto que haga caso omiso de las indicaciones del Comisario para colocarse en la posición correcta de salida y se encuentre parado pero en posición avanzada, retrasada o no centrada con relación a las marcas de la parrilla podrá ser penalizado de acuerdo con el Anexo 1 de este Reglamento.

Si, a juicio de los Comisarios Deportivos, la ventaja obtenida por el participante ha podido alterar el resultado de la prueba, el piloto será sancionado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1

Cuando todos los karts estén parados en la Parrilla en sus posiciones asignadas, un Comisario mostrara una bandera verde al final de la Parrilla.

El Director de Carrera, su adjunto o el Director de Competición y el Comisario abandonaran la Pista al mismo tiempo y los pilotos quedaran a las órdenes del Director de Carrera.

Cuando la salida sea dada con semáforo, el Director de Carrera o el Starter encenderá el semáforo rojo, o iniciara el encendido secuencial de las luces rojas.

La Salida se considerara dada cuando se apaguen las luces rojas por el Director de Carrera durante los siguientes 4 a 6 segundos.

Si el Starter no está satisfecho con el procedimiento, encenderá la luz ámbar o naranjas, o en su defecto bandera amarilla, lo cual significa que una vuelta de formación más será realizada.



Si un piloto no pudiera salir, se mantendrá en su kart y notificará su situación levantando los brazos, sin abandonar el kart, y quedará a las órdenes de los Comisarios de pista, para situar el kart en una posición segura.

En el caso de que se realizara una nueva vuelta de formación, el piloto será autorizado a salir de su kart e intentar arrancar por sus propios medios una vez que toda la parrilla le haya pasado. No estará autorizado a retomar su posición original y deberá tomar la salida al final de la parrilla. Ningún piloto estará autorizado a ocupar la posición vacante.

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

#### 34.6.- Falsas salidas e incumplimientos al Procedimiento de Salida.

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

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

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

Todos los pilotos presentes en el área de salida o en el área de reparación antes de que el procedimiento fuera detenido, serán autorizados a tomar la salida de la nueva vuelta de formación. Se aplicará la secuencia del Procedimiento de Salida, estando autorizadas las reparaciones hasta un 1 minuto antes que se vaya a dar la salida.

34.6.2. Cualquier intento de adelantar o retrasar la salida será sancionado.

Incurrir en una salida anticipada los pilotos que, antes de la señal de salida, dejan de estar en la posición de salida asignada.

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. 149 y 176 del CDI.

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

#### Artículo 35.- MANGAS CLASIFICATORIAS.

##### 35.1. Definición.

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

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

##### 35.2. Composición y Desarrollo

Las Mangas Clasificadoras se desarrollarán mediante los siguientes criterios: Caso A

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

### Caso B

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

#### Caso B.1.

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

Según la clasificación de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados: 1er Clasificado – 1º grupo A

2º Clasificado – 1º grupo B 3er Clasificado – 1º grupo C 4º Clasificado – 2º grupo A

5º Clasificado – 2º grupo B 6º Clasificado – 2º grupo C Y así sucesivamente.

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

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

#### Caso B.2.

Si el número de pilotos es de 52 a 68 se realizarán 4 grupos, confeccionados de la siguiente forma:  
Según la clasificación de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados:

1º Clasificado – 1º Grupo A

2º Clasificado – 1º Grupo B

3º Clasificado – 1º Grupo C

4º Clasificado – 1º Grupo D

5º Clasificado – 2º Grupo A

6º Clasificado – 2º Grupo B

7º Clasificado – 2º Grupo C

8º Clasificado – 2º Grupo D y así sucesivamente.

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

A contra B C contra D A contra C B contra D A contra D B contra C. Los 28 primeros pilotos clasificados en estas Mangas serán clasificados directamente a las Carreras.

### Caso C

Si el número de pilotos es de 69 o superior.

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

La División 1, estará formada por los pilotos clasificados en posiciones impares en los Entrenamientos Oficiales

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

La División 2, estará formada por los pilotos clasificados en posiciones pares en los Entrenamientos Oficiales

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

Al final de las Mangas Clasificatorias, los primeros 14 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 14 primeros clasificados de la D1 y la otra línea con los 14 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.

Los restantes puestos de la parrilla de salida serán ocupados por los 6 clasificados en la repesca en función a su clasificación en la misma, si esta ha tenido lugar.

### 35.3. Puntuación y clasificación de las Mangas Clasificatorias.

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

Al primero..... 0 puntos.

Al segundo..... 2 puntos.

Al tercero..... 3 puntos.

Y así sucesivamente en función creciente de 1 punto.

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

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

Los pilotos que no tomen la salida en una Manga Clasificatoria, les serán atribuidos un número de puntos igual al número total de participantes del grupo A y B más 1 punto. Los pilotos excluidos recibirán un número de puntos igual al número total de participantes del grupo A y B más 2 puntos.

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

35.3.5. 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.

### Artículo 36.- MANGAS DE REPESCA. 36.1. Composición y Desarrollo

Se realizarán mangas de repesca, siempre y cuando el número de pilotos autorizados a tomar la salida sea de 40 o superior pilotos en una categoría. En el caso de no llegar a este número, no se realizará manga de repesca, y por tanto solo los primeros 34 pilotos clasificados en las Mangas Clasificatorias pasarán directamente a disputar las Carreras Finales.

Si fuera necesaria la realización de Mangas de Repesca, se realizarán mediante el sistema siguiente:

#### Caso 1

Si el sistema de clasificación ha sido el especificado en el Art. 35, caso B, los pilotos no clasificados directamente para las Carreras podrán participar en la Manga de repesca y su posición de salida será establecida de acuerdo con los puntos obtenidos en las Mangas Clasificatorias.

### Caso 2

Si el sistema de clasificación ha sido el especificado en el Art. 35, Caso C, solo los 17 primeros pilotos no clasificados de la División 1 y los 17 primeros pilotos no clasificados de la División 2, podrán participar en la Manga de Repesca.

La parrilla de salida de la Manga de Repesca estará formada por una línea con la División 1 y otra línea con la División 2. La Pole Position será otorgada al piloto con menor número de puntos en las Mangas Clasificatorias y determinará la línea a ocupar por la división a la que pertenece. En caso de empate a puntos, la pole position se determinará por el tiempo de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

## Artículo 37.- CARRERAS

### 37.1. Composición y Desarrollo

1. En cada prueba se realizarán dos Carreras, denominadas Carrera 1 y Carrera 2.
2. La parrilla de la Carrera 1 se establecerá de acuerdo a los puntos obtenidos en las Mangas Clasificatorias. Los seis pilotos clasificados en la Manga de Repesca, si hubiera, ocuparán las seis últimas posiciones de la parrilla.
3. La Parrilla de la Carrera 2 se formará en función de la Clasificación oficial provisional publicada por la Dirección de Carrera, inmediatamente después de finalizar la 1ª Carrera.

Si desde la publicación de la citada Clasificación provisional hasta la hora establecida para la publicación de la parrilla de la 2ª Carrera, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional que sirve de base para la confección de la parrilla, y en tal caso la publicación de la parrilla, irá acompañada de la publicación de una Clasificación Provisional Revisada, que contenga las sanciones impuestas hasta ese momento.

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

#### 37.2.1 Neutralización de una manga o carrera

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

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

1. La orden de neutralización será considerada dada, cuando en los puestos de Dirección de Carrera y Puestos de Comisarios se muestren banderas amarillas agitadas que serán mantenidas hasta que finalice la neutralización. Las luces naranjas intermitentes estarán encendidas en la línea de meta.
2. Cuando la señal de neutralización sea dada, todos los karts deberán alinearse detrás del kart que vaya primero, estando totalmente prohibido realizar adelantamientos. El adelantamiento solo podrá realizarse en el caso de un kart reduzca ostensiblemente su velocidad debido a un problema mecánico.
3. Durante la neutralización, el piloto en cabeza dictará la velocidad a la que se debe circular, siempre muy moderada. Se entiende por velocidad moderada a respetar por el líder y el resto del grupo, una velocidad inferior a 60 km/h. Cualquier infracción a esta norma, podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos. Todos los karts deberán mantenerse detrás del líder en una formación lo más compacta posible. Ningún piloto está autorizado a dejar una distancia mayor a dos karts entre sí mismo y el kart que le precede.

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

4. Cuando el Director de Carrera decide el final del periodo de neutralización, las luces naranjas intermitentes en la línea de meta serán apagadas. Esto indicará a los pilotos que la manga o carrera será reanudada en el próximo paso por meta. En la última vuelta de neutralización las banderas amarillas se mostrarán estáticas.
5. Durante la última vuelta de neutralización, el kart líder seguirá marcando la velocidad, siempre reducida. El Director de Carrera indicará la reanudación mostrando la bandera verde en la línea de meta. Los adelantamientos seguirán prohibidos hasta superar la línea de meta al final de la neutralización. Al acercarse a la línea de meta, donde la bandera verde será mostrada por el Director de Carrera, los pilotos solo podrán acelerar después de haber cruzado la línea amarilla anterior a la de meta y no podrán adelantar hasta no haber cruzado la línea de meta. Las banderas amarillas en los puestos de comisarios serán retiradas y reemplazados por banderas verdes agitadas. Estas banderas serán mostradas como máximo durante una vuelta.
6. Todas las vueltas completadas durante la neutralización serán consideradas como vueltas de carrera.
7. Si la manga o carrera finalizara durante la neutralización, los karts tomarán la bandera de llegada como es habitual, al término de las vueltas previstas para la manga o carrera. Los adelantamientos solo serán permitidos en el caso de que un kart reduzca su velocidad a causa de un problema mecánico.

#### 37.2.2 Reanudación tras la suspensión:

1. Bajo las órdenes del Director de Carrera, los pilotos procederán a tomar la salida en situación de neutralización durante una o más vueltas.
2. 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.
3. En los puestos de los comisarios de pista, se presentarán las banderas amarillas inmóviles.
4. Si el Director de Prueba está satisfecho con la formación, señalará la reanudación de la manga o carrera por medio de una bandera verde agitada en la Línea. Estará prohibido adelantar hasta que los karts hayan rebasado la Línea.
5. 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.
6. Las banderas amarillas presentadas en los puestos de comisarios de pista, serán remplazadas por banderas verdes agitadas que se mostrarán durante una vuelta como máximo.

#### 37.3. Suspensión de Mangas Clasificatorias, Repescas y Carreras.

##### 37.3.1 Suspensión

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

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

a) Al Área de Reparación:

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

Se podrá repostar.

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

Cuando así lo ordene el Director de Carrera, no se podrá trabajar en los karts, ni introducir material de sustitución, ni repostar.

Considerando que:

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

### 37.3.2. Reanudación

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

Se mostrarán los siguientes carteles antes de la reanudación:

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

Cada aviso irá acompañado de una señal sonora.

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

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

#### Caso A

Menos de 2 vueltas realizadas.

- La salida original será considerada nula y no realizada.
- La distancia será la misma que la original.
- La parrilla de salida será la misma que la original.
- Se admitirá a la nueva salida a todos los Pilotos presentes en el procedimiento de la salida original, con su kart original y que sean capaces de reanudar la nueva salida

#### Caso B

Más de 2 vueltas han sido realizadas, pero menos del 75% de la distancia prevista de la manga o carrera, redondeando las vueltas a la unidad por exceso.

- La Manga o Carrera será reanudada en base al Procedimiento SLOW y será de aplicación el artículo 37.2.2.
- La clasificación provisional será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- La distancia de la manga o carrera tras la suspensión, será inferior en una vuelta a la distancia original menos el número de vueltas realizado hasta la orden de suspensión.
- El orden de salida será determinado por la clasificación provisional de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- Los karts que se encuentren en el área de Reparación o no corriendo en el momento de mostrar la bandera roja, no podrán reincorporarse en la reanudación.

#### Caso C

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

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

### 38.4 Detención definitiva de una manga o carrera

Si una manga o Carrera se suspende según los casos previstos en el artículo 39, sin poder reiniciar la salida, o se atribuirá ningún punto en el Caso A (menos de 2 vueltas), se atribuirá la mitad de puntos en el caso B (más de 2 vueltas y menos del 75%) y la totalidad de puntos en el caso C (más del 75 %).

## 38.- LLEGADA

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

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

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

38.4. Después de haber recibido la señal de fin de Carrera, todos los karts continuarán para efectuar 1 vuelta de desaceleración; durante la misma se evitarán reducciones bruscas de velocidad, así como cambios imprevistos de dirección, que puedan provocar accidentes, debiendo mantener los participantes, en todo momento, las mismas pautas de conducta observadas durante la competición. Todos los karts se dirigirán directamente al Parque Cerrado, sin pararse y sin ninguna ayuda, excepto la de los Comisarios si fuera necesario, usando el desarrollo normal de la pista y sin ningún retraso innecesario.

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

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

### 39.- PARQUE CERRADO

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

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

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

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

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

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

### Artículo 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).

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

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.

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 pruebas por Meeting, la clasificación de la 1ª no será definitiva hasta –al menos- declararse definitiva la de la 2ª.

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

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.

## Artículo 41.- DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS

### 41.1. Distribución de puntos en Carrera

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

1º Clasificado	25 puntos	6º	“	14 puntos
2º “	22 puntos	7º	“	12 puntos
3º “	20 puntos	8º	“	10 puntos
4º “	18 puntos	9º	“	08 puntos
5º “	16 puntos	10º	“	06 puntos

Y así sucesivamente en función decreciente hasta el último clasificado. La clasificación final de cada Meeting, será la suma de las 2 carreras.

Cuando un participante clasifique en una carrera sin haber hecho el total del número de vueltas correspondientes según categoría, le serán descontados 2 puntos por vuelta completa no realizada.

Los participantes que se hayan inscrito y pasado las verificaciones administrativas y técnicas, en el caso de no poder participar en las carreras tendrán una puntuación de “0”.

## Artículo 42.- ENTREGA DE PREMIOS

Los 3 primeros clasificados de cada Meeting y el representante del primer equipo clasificado deberán participar en la ceremonia de entrega de premios en el pódium y se respetaran todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo.

## Artículo 43.- RECLAMACIONES Y APELACIONES

43.1. Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Artículo 13 del C.D.I., acompañada de una caución de 250,00- €.

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 durante los 30 minutos que sigue a la publicación de la clasificación de las Carreras.

43.2. Conforme a lo indicado en el Capítulo XIII del Código Deportivo Internacional, 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 1200.- Euros.

## Artículo 44.- CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS O COPAS.

El título de piloto ganador de un Campeonato o Copa de karting de les Illes Balears será concedido al que haya conseguido el mayor número de puntos.

Para obtener la clasificación final del campeonato de Baleares se totalizará el número de puntos conseguidos por los deportistas siguiendo el siguiente esquema:

- Si el Campeonato consta de 4 meetings se totalizarán todas las pruebas celebradas.
- Si el Campeonato consta de 5 meetings se descontará el peor resultado obtenido en ~~des~~ tres carreras, aunque no se haya participado.
- Si el Campeonato consta de 6 meetings se descontará el peor resultado obtenido en ~~des~~ tres carreras, aunque no se haya participado.



Una exclusión o descalificación será siempre un resultado a retener.

Los pilotos que participen en el último meeting y no hayan realizado la mitad más una de las carreras del Campeonato indispensables para puntuar al mismo, no puntuarán ni bloquearán la clasificación general final aunque si optarán al trofeo que les corresponda del meeting en cuestión.

En casos de empate entre pilotos del Campeonato de Baleares, se aplicará el Art. 25 de las Prescripciones Comunes de la Federació d' Automobilisme de les Illes Balears (F.A.I.B.).

## ANEXO 1

ART.	MOTIVO	VEZ	SANCIÓN
3	Licencias. Carencia o uso fraudulento	Todas	T.N.A. y D.
4.3	Responsabilidad del concursante del cumplimiento de reglamentos por parte de personas relacionadas	Todas	T.N.A. y D.
13	Incumplimiento de la normativa de los números de carrera y nombre del piloto	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
15.5	No estar localizable el concursante o su representante durante toda la duración del Meeting	Todas	50 € Descalificación del participante.
15.7 15.8	No respetar las banderas de señalización (todas)	Todas	A Criterio de los Comisarios Deportivos
16.7	Salir a pista antes de la autorización de los Comisarios Técnicos	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
16.2	Causar un incidente. Conducción antideportiva	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta la descalificación del Meeting)
18.1.	Instalar y/o utilizar sistemas de telemetría u otros	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, hasta descalificación del Meeting)
18.2.	No conservar los aparatos oficiales de cronometraje	Todas	1. Transponder: hasta 600 € 2. UNIPRO: hasta 300 €. 3. Cableado: Hasta 120 €.
19.4	Utilizar aparatos que produzcan llamas o chispas	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
20.1	No llevar el piloto los elementos de seguridad durante todo el meeting		No autorizado a salir o descalificación.
20.1.3	Repostar en un lugar distinto al autorizado	Entren. Carrera	Anulación de Tiempos Exclusión
20.1.4.	No disponer del extintor de 3 Kg.	Todas	Multa 250 euros.
20.1.5	Abandonar el Circuito sin autorización	Todas	100 €
20.3	No respetar las indicaciones de los Oficiales	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y descalificación en la Manga o Carrera
20.2.1.	Circular fuera de la pista, en las condiciones establecidas en este artículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
20.2.3.	Recibir ayuda del mecánico	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, hasta la

			descalificación).
20.2.4.	Conducir en dirección contraria a la carrera	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, desde la Anulación de tiempos en entrenos y descalificación de una manga o carrera, hasta la descalificación del meeting, atendiendo a la gravedad de los hechos.
20.2.5	Llevar herramientas o repuestos, así como reparar con herramientas, incumpliendo lo establecido en el artículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y descalificación en la Manga o Carrera).
20.3.2	Empujar el Kart por la pista	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
20.3.4.	Reemprender la marcha con ayuda exterior	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y descalificación en la Manga o Carrera)
20.3.4.	Reincorporarse a la pista entorpeciendo a los otros pilotos	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
20.3.4.	No sacar el kart de pista y/o entorpecimiento a los comisarios para hacerlo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos.
20.3.4.	Reincorporarse el kart a pista tras haber recibido asistencia externa y obtener ventaja por ello.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta la descalificación.
20.3.5.	No seguir las instrucciones de los oficiales	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
20.4.	Conducir fuera de los límites de la pista.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación.
20.4.1.	No ceder el paso	Todas	A Criterio de los Comisarios Deportivos
20.4.1.	Repetición de maniobras prohibidas en este artículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta Descalificación.
20.4.2.	Repetición de faltas graves, o falta de dominio del vehículo.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta Descalificación.
20.5	Carenado delantero y kit montaje	Entr. Of. Manga y/o carrera	Pérdida de 3 posiciones 05 segundos
21.2.	No pasar las verificaciones administrativas	Todas	No autorizado a tomar la salida
23.1	Pasar las verificaciones fuera del horario previsto (con autorización de los Comisarios Deportivos)	Todas	30 €
23.1.	No pasar las verificaciones técnicas previas	Todas	No autorizado a tomar la salida o exclusión

23.2.1.	No llevar colocados los números, así como las publicidades obligatorias	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
23.2.2	No cumplimentar en su totalidad el "Pasaporte Técnico"	Todas	No autorizado a verificar.
23.2.4	Infracciones al procedimiento de marcaje y/o precintaje.	Entren. Manga y/o carrera	Anulación de tiempos.  Descalificación de la manga y/o carrera
23.2.11	Cambio de material	Todas	Exclusión
23.3	Infracciones de carácter técnico	Entren.	A criterio de los CCDD. Como norma general: Anulación de tiempos Descalificación de la manga y/o carrera
24.1	Acceder a Boxes por un lugar distinto al establecido en este artículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
24.6	Infracción al procedimiento de pesaje	Entrenos Manga carrera	Anulación de tiempos. Descalificación
24.10.8	Montaje de neumáticos distintos de los oficiales verificados	Todas	No autorizado a salir. Descalificación
25.1.	No asistir al Briefing	1ª vez 2ª vez 3ª vez	60 € 120 € No autorizado a tomar la salida
29.3.	Utilizar neumáticos slicks y lluvia simultáneamente.	Entren. Manga/ carrera	No autorizado a tomar la salida. Anulación de tiempos Descalificación de la Manga
30.	Infracciones cometidas durante los Entrenamientos Oficiales NO cronometrados o Warm-Up	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
33.3.3	No informar oficialmente al Director de Carrera de no poder tomar la salida.	Todas	Mínimo 100 €.
34.	Infracciones al procedimiento de salida	Todas	Las sanciones al procedimiento de salida podrán ser aumentadas en múltiplos de 5 seg, pudiendo llegar a la exclusión, en función de la gravedad de los hechos.
34.2	No respetar los tiempos de formación de Pre-Parrilla		A criterio de los Comisarios Deportivos.
34.4.2	Recibir ayuda exterior una vez tomada la salida en la vuelta de formación	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, penalización en tiempo en las mangas de carrera y la descalificación).
34.4.5	Recuperar la posición dejándose adelantar por el pelotón		Descalificación.

34.4.11	Superar la velocidad de aproximación hacia la línea de salida.		1 segundo por cada km/h en exceso, con un máximo de 10 segundos.
34.4.11	Cambiar de línea antes de la salida.		10 segundos.
35.4.11	Provocar golpes o empujones durante la vuelta de formación.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos. Mínimo 1 seg.
34.4.11	No respetar la distancia de seguridad respecto al kart que le precede	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos. Mínimo 1 seg.
34.4.13	Adelantar posiciones en la salida		Mínimo 3 segundos.
34.4.13	Adelantamiento del contra-pole antes de darse la salida		Mínimo 3 segundos.
34.5.2	Recibir ayuda exterior		A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, hasta exclusión).
34.5.6	No colocarse sobre las marcas de la parrilla correctamente		Mínimo 150 €
39.6	Retirar el kart de parque cerrado		Descalificación

## REGLAMENTO DEPORTIVO

### EDADES Y CATEGORIAS:

#### CATEGORIA INICIACION:

Pilotos con licencia Iniciación y edad menor de 8 años cumplidos durante el año 2022. Los pilotos mayores de 8 años debutantes podrán participar en esta categoría durante dos meetings.

Características según reglamento técnico

#### CATEGORIA ROTAX MICRO

~~Pilotos con licencia Alevín y edades entre 8 años cumplidos y 11 años a cumplir durante el año 2020.~~

~~Características según reglamento técnico~~

#### CATEGORIA ALEVÍN

Pilotos con licencia Alevín y edades entre 7 años cumplidos y 11 años a cumplir durante el año 2022.

Características según reglamento técnico

#### CATEGORIA ROTAX MINI

~~Pilotos con licencia Cadete y edades entre 10 y 13 años a cumplir en 2020.~~

~~Características según reglamento técnico.~~

#### CATEGORIA CADETE

Pilotos con licencia Cadete y edades entre 10 y 13 años a cumplir durante el año 2022.

Características según reglamento técnico

#### CATEGORIA MINI

Pilotos con licencia Alevín y edades entre 8 años cumplidos y 11 años a cumplir durante el año 2022..

Pilotos con licencia Cadete y edades entre 10 y 12 años a cumplir durante el año 2022.

Características según reglamento técnico

#### CATEGORIA JUNIOR

Pilotos con licencia Junior y edades entre 12 y 14 años a cumplir durante el año 2022.

#### CATEGORIA SENIOR Y DD2

Pilotos con licencia Senior y edad 14 años a cumplir durante el año en 2022.

Características según reglamento técnico

#### CATEGORIA DD2

Pilotos con licencia Senior y edad 14 años a cumplir durante el año en 2022.

Características según reglamento técnico

#### CATEGORIA KZ-2

Pilotos con licencia Senior y edad a partir de 15 años a cumplir en 2022.

Características según reglamento técnico

## CATEGORIA MASTER 30

Pilotos con licencia Sénior y edad a partir de 15 años a cumplir en 2022. y edad a partir de 30 años  
Características según reglamento técnico

~~Los pilotos de KZ-2 mayores de 30 años podrán optar a una categoría u otra y solo puntuarán en el Campeonato que corresponda a su opción.~~

~~Los pilotos una vez que hayan optado a la categoría superior no podrán cambiar a la inferior.  
La FAIB podrá reubicar a un piloto en una categoría distinta a la que le corresponda por su edad.~~

## MATERIAL UTILIZABLE EN TODAS LAS CATEGORÍAS:

Por cada prueba y piloto inscrito, los concursantes podrán utilizar, dentro de la normativa vigente, como máximo el siguiente material:

Chasis: 1 (\*)

Motores: 2, Los dos motores deberán estar verificados.

Juegos neumáticos: máximo 1 Juego por Meeting

Juegos neumáticos lluvia: 2 juegos (4 neumáticos delanteros y 4 neumáticos traseros).

(\*) En el caso de un incidente constatado durante la prueba y ante una imposibilidad manifiesta de reparación del chasis verificado, será posible solicitar la sustitución del chasis a los Comisarios Técnicos.

## MEDIDAS Y MARCA Y MODELO DE NEUMÁTICOS SEGÚN CATEGORIAS

~~Iniciación,  
Libre~~

**Iniciación**, Alevín, Rotax micro, Cadete y Rotax mini-MINI:

Medidas:

- 4:00/10-5 delantera
- 5:00/11-5 trasera

Modelo

- MG roja

### Junior

Medidas:

- 4:60/10-5 delantera
- 7:10/11-5 trasera

Modelo

- VEGA VERDE

### DD2

Medidas:

- 4:60/10-5 delantera
- 7:10/11-5 trasera

Modelo

- VEGA VERDE

### Sénior /KZ-2 / MASTER 30

Medidas:

- 4:60/10-5 delantera

- 7:10/11-5 trasera
- Modelo
- VEGA BLANCA

La categoría M30, podrán utilizar neumáticos usados siempre y cuando el suministrador oficial tenga disponibilidad.

Los neumáticos a utilizar deberán haber sido adquiridos al suministrador oficial.

Todas las categorías a excepción de Iniciación, deberán adquirir un mínimo de un juego de neumáticos nuevos por temporada.

Solo se podrán utilizar un juego de neumáticos nuevos por meeting.

El suministrador oficial de los neumáticos Karting Magaluf S.A.

## PRECINTAJE MOTOR

Todos los motores a excepción de Iniciación y KZ deberán estar precintados por un técnico designado por la F.A.I.B.

El precintaje se solicitará a través de la F.A.I.B, siendo el primer precintaje gratuito y para los posteriores se deberán abonar 30,00 euros.

Nota: Lo no contemplado en el presente reglamento se regirá por el reglamento nacional de copas y campeonatos de karting DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO.

## REGLAMENTO TÉCNICO

### CATEGORIA ALEVÍN

#### Motor:

IAME Parrilla Puma 64- 65 TAG versión España, conforme ficha técnica y reglamento RFEDA 2019, precintado por un técnico designado por la F.A.I.B.

El embrague deberá acoplar a un máximo de las las ~~3000~~ 4000 r.p.m. En caso de anomalía no se autorizará a tomar la salida.

#### Chasis:

Con homologación de la RFEDA para las categorías Alevín y Cadete, o bien conformes a las características siguientes, según visto bueno del Comisario Técnico de la FAIB:

- Diámetro de los tubos del bastidor=28mm.
- Distancia entre ejes=950 mm.
- Ancho máximo del tren trasero=4.200 1.100 mm.
- Eje trasero hueco de 30 mm de diámetro y 5 mm de espesor de pared.
- Freno trasero con mando mecánico o hidráulico.
- Piezas auxiliares, prohibidas las aleaciones ligeras.
- Deposito de combustible extraíble, transparente y de capacidad como máximo de 5 litros.

#### Llantas:

El ancho interior sin neumáticos será de:

Delanteras: entre 110 y 115 mm

Traseras: entre 130 y 140 mm

Se autoriza el uso de excéntricas en las ruedas delanteras.

#### Carrocería

Obligatoria, conformada por frontal parachoques, pontones laterales, parachoques posterior y carátula porta número, todo ello de material plástico homologado, así como los soportes metálicos correspondientes.



**Peso mínimo:**

108 kg.

**Neumáticos**

Medidas:

- 4:00/10-5 delantera
- 5:00/11-5 trasera

Modelo

- MG roja

**CATEGORÍA ROTAX MICRO MAX****Motor:**~~Rotax Max Micro, precintado por distribuidor autorizado.~~~~Se admitirán motores precintados por la FAIB conformes al Reglamento Técnico de la Rotax Max Challenge.~~**Peso mínimo:**

110 kg.

Resto de características idénticas al Reglamento Alevín.

**CATEGORIA CADETE****Motor:**

IAME Parrilla Puma 85 TAG versión España, conforme ficha técnica y reglamento RFEDA 2019, precintado por un técnico designado por la F.A.I.B..

El embrague deberá acoplar a un máximo de las ~~3000~~ 4000 r.p.m.. En caso de anomalía no se autorizará a tomar la salida.**Chasis, carrocería y neumáticos**

Mismas características que Alevín.

**Peso mínimo:**

118 kg.

**Neumáticos**

Medidas:

- 4:00/10-5 delantera
- 5:00/11-5 trasera

Modelo

- MG roja

**CATEGORÍA ROTAX MINI MAX****Motor:**~~Rotax Max Mini, precintado por distribuidor autorizado.~~~~Se admitirán motores precintados por la FAIB conformes al Reglamento Técnico de la Rotax Max Challenge.~~**Peso mínimo:**

125 kg.

Resto de características idénticas al Reglamento Alevín.

## CATEGORIA MINI

### Motor:

IAME 60 mini swif, conforme ficha técnica y reglamento RFEDA 2019, precintado por un técnico designado por la F.A.I.B..

El embrague deberá acoplar a un máximo de las 4000 r.p.m.. En caso de anomalía no se autorizará a tomar la salida.

### Chasis, carrocería y neumáticos

Mismas características que Alevín.

### Peso mínimo:

110 kg.

### Neumáticos

Medidas:

- 4:00/10-5 delantera
- 5:00/11-5 trasera

Modelo

- MG roja

## CATEGORIA JUNIOR

### Motor

Rotax Max Junior y IAME Parrilla X30 Junior, conformes a sus reglamentos técnicos específicos de la Rotax Max Challenge y Challenge Iame X30, con las siguientes excepciones:

Se aceptarán motores de versiones obsoletas (embrague, engranajes) pero conformes al reglamento técnico en general.

La bujía y la batería son libres.

Deberá estar precintado por un técnico designado por la F.A.I.B.

El embrague deberá acoplar a un máximo de las ~~a las rpm indicadas en el respectivo reglamento técnico.~~  
(Rotax 4.000 rpm, X30 3000 rpm)

### Chasis, carrocería

Homologado CIK-FIA según reglamento específico de la categoría (anuario CIK-FIA).

El ancho máximo del tren trasero no podrá exceder de 1.400 mm.

### Pesos

<b>Junior</b>	Rotax versión pre-Evo	442-152 kg
<b>Junior</b>	Rotax versión Evo	445-152 kg
<b>Junior</b>	X30 con escape 2018 y anterior	445-152 kg
<b>Junior</b>	X30 versión 2020 escape actual con reductor	442-145 kg

### Neumáticos modelo y medidas

Medidas:

- 4:60/10-5 delantera
- 7:10/11-5 trasera

Modelo

- VEGA VERDE

## CATEGORIA SENIOR

### Motor

Rotax Max Senior y IAME Parrilla X30 Senior, conformes a sus reglamentos técnicos específicos de la Rotax Max Challenge y Challenge IAME X30, con las siguientes excepciones:

Se aceptarán motores de versiones obsoletas (embrague, engranajes) pero conformes a su respectivo Reglamento técnico en general.

La bujía y la batería son libres.

Deberá estar precintado por un técnico designado por la F.A.I.B.

El embrague deberá acoplar a un máximo de las rpm indicadas en el respectivo reglamento técnico. (Rotax 4.000 rpm, X30 3000 rpm). Tras verificación previa podrá precintarse los motores por la FAIB o agente autorizado.

### Chasis

Homologado CIK-FIA según reglamento específico de la categoría (anuario CIK-FIA).

El ancho máximo del tren trasero no podrá exceder de 1.400 mm.

### Neumáticos modelo y medidas

Medidas:

- 4:60/10-5 delantera
- 7:10/11-5 trasera

Modelo

- VEGA BLANCA

### Peso

158 kg

<b>Sénior</b>	Rotax Max versión pre-Eve	158 kg
<b>Sénior</b>	Rotax Max Eve	160 kg
<b>Sénior</b>	X30 versión 2018 y anterior	160 kg
<b>Sénior</b>	X30 versión 2020	162 kg

## CATEGORIA ROTAX DD2

### Motor

Rotax DD2 , precintado por distribuidor autorizado.

Se admitirán motores precintados por la FAIB conformes al Reglamento Técnico de la Rotax.

### Chasis

Homologado CIK-FIA según reglamento específico de la categoría (anuario CIK-FIA).

El ancho máximo del tren trasero no podrá exceder de 1.400 mm.

### Neumáticos modelo y medidas

Medidas:

- 4:60/10-5 delantera
- 7:10/11-5 trasera

Modelo

- VEGA VERDE

### Peso

173 170 kg.

## CATEGORIA KZ Y MASTER 30

### Motor

Homologados CIK-FIA según reglamento específico de la categoría (anuario CIK-FIA)

F.A.I.B.

**Chasis**

Homologado CIK-FIA según reglamento específico de la categoría (anuario CIK-FIA).  
El ancho máximo del tren trasero no podrá exceder de 1.400 mm.

**Neumáticos modelo y medidas**

Medidas:

- 4:60/10-5 delantera
- 7:10/11-5 trasera

Modelo

- VEGA BLANCA

**Peso**

175 kg.

**NOTA ACLARATORIA SOBRE LOS MOTORES**

Todos los motores tienen que cumplir el reglamento del último año en que fue reglamentado.

**RESUMEN PESOS MÍNIMOS**

CATEGORIA	MOTOR	PESO
Alevín	Puma 64	108 kg
Rotax Micro		110 kg
Cadete	Puma 85	118 kg
Rotax mini		125 kg
Mini		110 kg
Junior	Rotax versión pre-Evo	142-152 kg
Junior	Rotax versión Evo	145-152 kg
Junior	X30 con escape 2018 y anterior	145-152 kg
Junior	X30 versión 2020 escape actual con reductor	142-145 kg
Sénior	Rotax versión pre-Evo	158-158 kg
Sénior	Rotax Evo	160-158 kg
Sénior	X30 versión 2018 y anterior	160-158 kg
Sénior	X30 versión 2019	158 kg
Rotax DD2		173-170kg
KZ-2		175 kg
Master 30		175 kg

Nota: Lo no contemplado en el presente reglamento se regirá por el reglamento nacional de copas y campeonatos de karting DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO.