

# CONCLUSIONES

# KARTING

# RESUMEN TEMPORADA 2008 PLANIFICACIÓN Y OBJETIVOS 2009

Ponente: D. Carlos Abella

## RESUMEN DE LA TEMPORADA 2008

Hace un exhaustivo análisis de la temporada 2008. Profundizando, entre otros, en el incremento de Licencias y Análisis de los expedientes sancionadores. Cabe destacar el notable incremento de participación en las pruebas.

## OBJETIVOS 2009

**Seguridad:** El principal objetivo para la Temporada 2009 será sin duda, la Seguridad. Bajo el slogan "LA SEGURIDAD NO ES NEGOCIABLE", la Comisión de Karting junto con la Comisión de Seguridad, harán pista por pista un informe de seguridad. Que, junto con los organizadores, se aplicaran las mejoras propuestas en todos los circuitos.

**Nuevas tecnologías:** existirán grandes avances en este tema durante la presente temporada. El control de velocidad en la salida, estará presente en todas las pruebas del Calendario Nacional... Informo que la Comisión Técnica, también contará con notables mejoras. Por último, habrá un sistema de video controlando las líneas de las Parrillas en la Salida.

# LAS NOVEDADES REGLAMENTARIAS 2009

Ponente: D. Juan A. Fernández

## NOVEDADES REGLAMENTO DEPORTIVO 2009

Texto nuevo: **texto en negrita subrayado.**

Texto a eliminar: ~~texto tachado.~~

.../...

### Art. 8.- INSCRIPCIONES.

.../...

#### 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.

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

b) **No se permiten cambios de piloto, excepto casos de fuerza mayor, entendidos por la R.F.E. de A, y siempre con el visto bueno del piloto afectado, limitado a que se realice con un mínimo de 7 días de antelación a la prueba.**

### Art. 12.- CELEBRACIÓN DE PRUEBAS PUNTUABLES

.../....

~~12.2.~~ La Real Federación Española de Automovilismo se reserva el derecho de modificar fechas y lugares de una o varias pruebas del calendario.

### Art. 14.- NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO

.../...

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

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

Deberán colocarse (antes de las verificaciones técnicas) en la parte delantera y trasera del kart, así como en los laterales (si así se estableciera por la R.F.E. de A.). Los números serán de color negro sobre fondo amarillo.

**La aportación de los números para las placas del kart será responsabilidad del concursante / piloto. Es obligatorio que el kart este identificado con los cuatro números (frontales, traseros y laterales) de la prueba en que compita, desde el inicio de los entrenamientos libres previos a la misma.**

## **Art. 19.- CRONOMETRAJE – TELEMETRÍA**

.../...

**19.2.** La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los karts para poder realizar el cronometraje, es responsabilidad del concursante.

~~La no devolución de dichos aparatos al finalizar el meeting, será sancionado con una multa de 300 €.~~

## **Art. 25.- ZONAS DE ACCESO Y PARQUES DE SERVICIO**

### **Parques de Servicio**

#### **25.9.2. Infracciones.**

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

~~Cualquier infracción cometida en referencia a este artículo podrá entrañar la exclusión del piloto de todo el mitin (siguiendo lo previsto en el CDI.)~~

#### **25.10. Norma de distribución de neumáticos. Parque de neumáticos.**

#### **25.10.2. Infracciones.**

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

~~Cualquier incumplimiento o infracción de lo establecido para la utilización de neumáticos podrá provocar la exclusión del Piloto de todo el mitin (siguiendo lo previsto en el C.D.I.)~~

**25.10.9. Procedimiento Parque de Neumáticos.**

**25.10.9.4. Neumáticos agua y deposito en Parque.**

~~Todos los neumáticos de agua, nuevos o usados del tipo especificado, permanecerán depositados en el Parque de neumáticos durante toda la duración del meeting.~~

**Los neumáticos de agua a utilizar en el mitin, deben proceder de los depositados por el distribuidor en el parque de neumáticos, no pudiendo introducirse otros en el mismo. No obstante, no será obligatoria su verificación y marcaje hasta que las condiciones meteorológicas lo hagan necesario y así sea comunicado a los participantes por la Dirección de Carrera.**

**Art. 35.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA**

~~.../...~~

**35.1.2.- Zona de Salida - Puesto de Dirección de Carrera.**

**35.1.2.5.- Para las salidas lanzadas, en la zona de parrilla existirán dos pasillos de 2 metros de ancho y aproximadamente 100 metros de largo cada uno, delimitados por líneas blancas, conformando dos carriles hasta la línea de salida, según el Anexo 10 del Reglamento de Circuitos.**

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

**35.1.2.6.- Para las salidas paradas existirá unos cajetines que delimiten las posiciones de parrilla de los karts, según el Anexo 10 del Reglamento de Homologación de Circuitos.**

~~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.

### 35.2.- Secuencia del Procedimiento de Salida.

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

.../...

### 35.4. Salida Lanzada. Secuencia del procedimiento.

.../...

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

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

.../...

**35.4.9.** Al final de la vuelta de formación, los pilotos deberán **mantenerse en su carril correspondiente, circulando a velocidad reducida y dentro de las líneas marcadas en la pista.**



**Si el circuito esta equipado con un sistema de control de velocidad, los pilotos deberán llegar a una velocidad minima de 30 km/h. y máxima de 50 km/h, manteniéndola hasta que la señal de salida haya sido dada.** ~~llegar al rectángulo 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.~~

**35.4.11.** 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.

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

**Todo piloto que supere la velocidad de aproximación hacia la línea de salida, podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos con una penalización en tiempo de 1 segundo por cada km/h en exceso, con un máximo de 10 segundos.**

### **35.5. Salida Parada - Secuencia del procedimiento.**

.../...

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

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

**En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos hayan salido de la zona de Pre-Parrilla, dirigirá su kart a la Pre-Parrilla donde podrá recibir asistencia. Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando el pole position no haya llegado a la zona de línea**

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

.../...

**35.5.9.** El Director de Carrera o el Starter encenderá el semáforo rojo, o iniciará el encendido secuencial de las luces rojas **(con una duración de 4 seg.)**.

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

## **Art. 36.- MANGAS CLASIFICATORIAS.**

.../...

### **36.2. Composición y Desarrollo**

Las Mangas Clasificatorias se desarrollaran mediante los siguientes criterios:

.../...

#### **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:**

Si el número de pilotos inscritos 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 C
- 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.

**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 BC contra DA contra CB contra DA contra DB 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.**

~~Si el número de inscritos es de 52 pilotos o superior.~~

.../...

## **Art. 37.- MANGAS DE REPESCA**

### **37.1. Composición y Desarrollo**

Se realizaran mangas de repesca, siempre y cuando el número de pilotos autorizados a tomar la salida ~~supere los~~ **sea de 40 o superior** 45 pilotos en una categoría. En el caso de no llegar a este numero, no se realizara manga de repesca, y por tanto solo los primeros 34 pilotos clasificados en las Mangas Clasificatorias pasaran directamente a disputar las Carreras Finales.

## **Art. 38.- CARRERAS**

.../...

**38.3. Interrupción y reanudación de Mangas Clasificatorias, Repescas y Carreras.**

### **38.3.1. Interrupción**

.../...

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

- Esta prohibido adelantar.
- Algún punto de la pista puede estar parcial o totalmente obstruido.
- La clasificación será la de la vuelta anterior a aquella en la que se ha dado la señal de parada.

## **Art. 42.- DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS**

### **42.1. Distribución de puntos en Carrera**

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

|                |           |
|----------------|-----------|
| 1º Clasificado | 35 puntos |
| 2º "           | 33 puntos |
| 3º "           | 32 puntos |
| 4º "           | 31 puntos |
| 5º "           | 30 puntos |

|                       |                  |
|-----------------------|------------------|
| <b>1º Clasificado</b> | <b>45 puntos</b> |
| <b>2º "</b>           | <b>40 puntos</b> |
| <b>3º "</b>           | <b>36 puntos</b> |
| <b>4º "</b>           | <b>33 puntos</b> |
| <b>5º "</b>           | <b>31 puntos</b> |
| <b>6º "</b>           | <b>30 puntos</b> |
| <b>7º "</b>           | <b>29 puntos</b> |

Y así sucesivamente en función decreciente **de puntos**, hasta el 34º clasificado, al que se le adjudicará 1 punto

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

## ANEXO I

### RESUMEN DE PENALIZACIONES

| <u>Art.</u>         | <u>Motivo</u>  | <u>Vez</u> | <u>Sanción</u>   |
|---------------------|--|------------|--|
| <u>Art. 35.</u>     | <u>Salida parcial del pasillo</u>  |            | <u>Mínimo 3 seg.</u>   |
| <u>Art. 35.</u>     | <u>Salida integral del pasillo</u>   |            | <u>Mínimo 10 seg.</u>  |
| <u>Art. 35.</u>     | <u>Superar la velocidad de aproximación hacia la línea de salida.</u>      |            | <u>1 segundo por cada km/h en exceso, con un máximo de 10 segundos.</u>  |
| <del>Art. 35.</del> | <del>Invasión de la zona de rectángulo de salida.</del>                    |            | <del>3 seg.</del>  |
| <del>Art. 35.</del> | <del>Cambiar de línea antes de la salida.</del>                            |            | <del>10 seg.</del>   |
| <del>Art. 35.</del> | <del>Adelantar posiciones en la salida. Adelantarse en la formación.</del> |            | <del>10 seg.</del>   |
| <del>Art. 35.</del> | <del>Infracciones al procedimiento de salida</del>                         |            | <del>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</del> |

# CONCLUSIONES DE REUNIONES DE OFICIALES PERMANENTES 2008

Ponente: D. Jose M<sup>a</sup>. Rumbo

## COMPORTAMIENTO ANTIDEPORTIVO ENTRE DOS PERSONAS SIN LICENCIA

### **CONCLUSIÓN:**

Si las personas involucradas en el incidente no tienen licencia, no podemos actuar contra ellos, lo único que se podría hacer es enviar un informe al TNA y Disciplina.

## COEXISTENCIA DE DOS DIRECTORES DE COMPETICIÓN EN UN MISMO MEETING.

### **CONCLUSIÓN:**

Desde el punto de vista de los directores de competición no es necesario establecer criterios de actuación en caso de discrepancia ya que no se produce esta situación, al actuar los dos como si fueran uno solo.

Se considera la opción de repartir las diferentes categorías que participen en un meeting entre los dos directores de competición y así cada uno sería el máximo responsable de cada categoría.

## FALLOS EN MECANISMO DEL SEMÁFORO EN LA SALIDA.

¿Qué se debe hacer cuando al dar la salida de una manga, por fallo del mecanismo, no se apaga el semáforo? (algunos pilotos levantaron la mano pero otros dieron la salida como válida porque no vieron el cartel de *salida nula*).

### CONCLUSIÓN:

Nunca se debe dar la salida como buena si no ha funcionado el mecanismo de on/off del semáforo, es decir, si no se han apagado las luces rojas. Deben emplearse correctamente los medios auxiliares para declarar que el procedimiento de salida ha sido anulado, tales como los carteles de "salida nula".

Además se propone dotar a más puestos de control con el cartel de "salida nula" ya que el primer puesto puede estar muy cerca de la línea de salida.

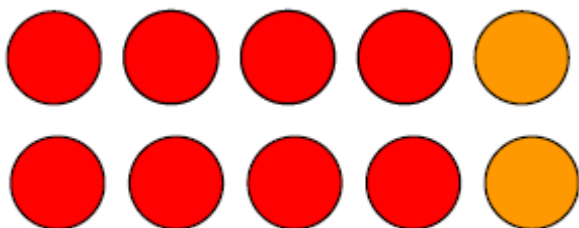
## LA SANCION POR NO RESPETAR EL PROCEDIMIENTO DE SALIDA.

### CONCLUSIÓN:

En la nueva redacción del artículo 35 del Reglamento Deportivo de Karting ya se han modificado las sanciones por infracciones en el procedimiento de salida, siendo éstas graduales en función de la gravedad de la infracción y acordes a la normativa CIK-FIA.

## UNIFICACIÓN DE SEMÁFOROS DE SALIDA Y MANDOS

Se propone seguir lo reglamentado por CIK en su Anexo 13.



### **SALIDA LANZADA:**

- Todas las luces apagadas.
- Secuencia automática de encendido de las cuatro luces rojas durante cuatro segundos, y apagado manual en los dos segundos siguientes.
- Luces ámbar intermitentes y bloqueando la secuencia de luces rojas.

### **SALIDA PARADA:**

- Todas las luces apagadas.
- Luces rojas encendidas solas.
- Luces ámbar intermitentes encendidas junto a las luces rojas.

### **CONCLUSIÓN:**

Se solicita al Director de Actividades Promocionales de la RFE de A que realice un documento donde se recojan las características técnicas y funcionales que deben cumplir los semáforos para los Campeonatos de España de karting y así unificar tanto el aspecto visual como el funcionamiento de los mismos.

## **COORDINACIÓN ENTRE DIRECCIÓN DE CARRERA Y EL EQUIPO MÉDICO EN EL PROCEDIMIENTO SLOW.**

### **CONCLUSIÓN:**

Se ha avanzado en la coordinación entre Dirección de Carrera y el Delegado Médico a la hora de abordar el procedimiento de "Slow". No obstante, se debe profundizar más en ello y concretarlo en un protocolo de actuación.

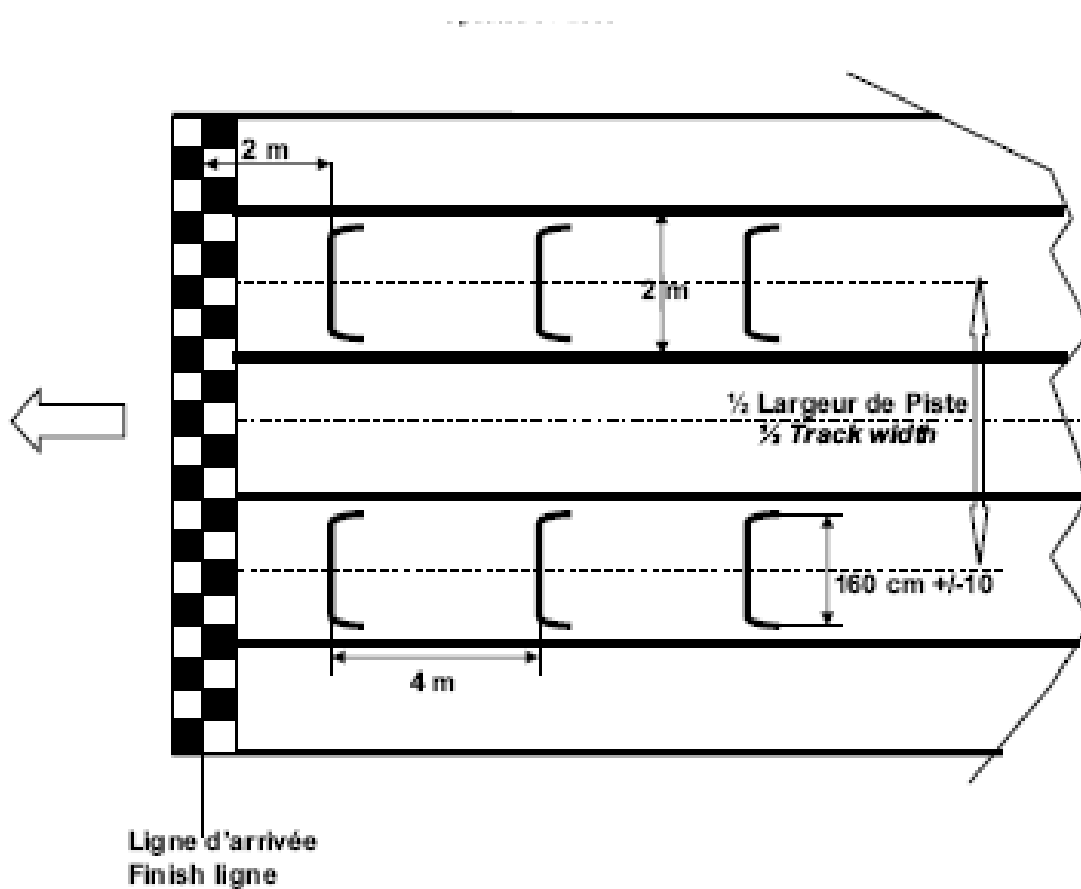
## **UNIFICACIÓN DE CRITERIOS EN LA APLICACIÓN DE SANCIONES ENTRE LOS COLEGIOS DE COMISARIOS DEPORTIVOS.**

### **CONCLUSIÓN:**

Entre los Colegios de Comisarios Deportivos de un mismo meeting debe existir una unificación de criterios a la hora de aplicar sanciones ya que un mismo concursante que participa en varias categorías puede encontrarse con la situación que por una misma infracción le penalizan con diferentes sanciones, lo cual no es coherente.

Para favorecer la unificación de criterios los Presidentes de los Colegios deberían fortalecer la comunicación durante el meeting y durante la temporada.

## PROCEDIMIENTO DE SALIDA: SISTEMA DE DOS CALLES



Aplicación del sistema CIK.

### CONCLUSIÓN:

Está incluido en las modificaciones del Reglamento Deportivo de Karting para el próximo 2009.

## OCULTACIÓN DE UN INFORME DE PUESTO POR PARTE DEL PRESIDENTE DEL COLEGIO DE COMISARIOS DEPORTIVOS

### CONCLUSIÓN:

Los informes que se remiten al Colegio de Comisarios Deportivos, como órgano colegiado que es, como mínimo deben ser conocidos por todos sus miembros y ser analizados.

En el caso que proceda (a criterio del Colegio) deberá abrirse el correspondiente expediente.

## SANCIONES DE APLICACIÓN DIRECTA POR INFRACCIONES AL PROCEDIMIENTO DE SALIDA

### CONCLUSIÓN:

Solo se ejecutarán las sanciones de aplicación directa si los Comisarios Deportivos están totalmente seguros de que se ha cometido dicha infracción, si no es posible asegurarse, efectuaremos el procedimiento habitual. En su caso, debe establecerse la forma y mecanismo para comunicar estas sanciones.

## LOS INFORMES DE DIRECCION DE CARRERA POR INFRACCIONES AL PROCEDIMIENTO DE SALIDA

### **CONCLUSIÓN:**

Los informes del Director de Competición o Director de Carrera actuando como Jueces de hecho deberían ser vinculantes, a excepción de prueba en contra, para los Comisarios Deportivos, en aplicación del art. 149. c y f. del CDI.

En caso de infracciones al procedimiento de salida hay que tener en cuenta que es el Director de Carrera el que mejor ve la salida, ya que es él, el que da la misma y sabe el momento exacto en que se apagan las luces.

Asimismo, deben tenerse presente las competencias del Colegio de Comisarios Deportivos y en concreto, las descritas en el art. 149.e del CDI.

## LA LÍNEA BLANCA DE SALIDA DE PIT LANE, COMO EN CIRCUITOS "GRANDES"

### EL SEMÁFORO DE SALIDA DE PIT LANE

### **CONCLUSIÓN:**

Se presentará esta propuesta a la CIK.

También se plantea pintar para la próxima temporada dicha línea pero sin reglamentación, con la intención de ir "educando" a los pilotos de cara a futuras reglamentaciones.

# LA ACTUACIÓN DE LOS OFICIALES EN CASO DE ACCIDENTE

Ponente: Dr. D. Juan C. Rodriguez

## **LA ACTUACIÓN DE LOS OFICIALES EN CASO DE ACCIDENTE**

### Análisis de Siniestralidad:

Detalló todas las intervenciones realizadas la pasada temporada. El 99 %, se solucionaron en el mismo circuito con los medios existentes. Siendo tan solo, el 1% las que necesitaron de evacuación.

Mostró su aprobación y conformidad a los medios con los que actualmente cuenta en las pruebas de Campeonato de España.

Según su estudio, la Categoría con más incidentes fue CADETE. Los circuitos con más Siniestralidad, fueron Cartaya y Sils, siendo el de menor Campillos.

### Mejoras propuestas para la temporada 2009-02-24

Canales de comunicación adecuados

Canal exclusivo para Oficiales de Pista.

El Director de Competición, Director de Carrera, Coordinador de Puestos y Jefe Medico deben estar siempre en la misma ubicación.

Creación de un equipo Medico Permanente para pruebas del Campeonato de España.

# LAS SALIDAS LANZADAS: PROCEDIMIENTO Y EJECUCIÓN

Ponente: D. Joaquín Aguayo

## LAS SALIDAS LANZADAS: PROCEDIMIENTO Y EJECUCIÓN

### Reglamento Deportivo de Karting

#### 35.4. Salida Lanzada. Secuencia del procedimiento.

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

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

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

*35.4.3. Durante la vuelta de formación los pilotos tienen la obligación de:*

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

*35.4.4. Todo piloto que no pueda mantener su posición en el seno del pelotón durante la vuelta de formación, podrá intentar recuperar su posición asignada con la condición de que efectúe esa maniobra de una forma prudente y 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.*

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

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

*35.4.6. Para recuperar su posición no podrá usar ningún otro camino o vía que no sea la considerada como pista y delimitada por las líneas blancas.*

*35.4.7. Sin embargo 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 excluido de esa Manga o Carrera.*

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

*35.4.9. Al final de la vuelta de formación, los pilotos deberán mantenerse en su carril correspondiente, circulando a velocidad reducida y dentro de las líneas marcadas en la pista.*

*Si el circuito está equipado con un sistema de control de velocidad, los pilotos deberán llegar a una velocidad mínima de 30 km/h. y máxima de 50 km/h, manteniéndola hasta que la señal de salida haya sido dada.*

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

*35.4.11. 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, hasta que la señal de salida haya sido dada.*

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

*Todo piloto que supere la velocidad de aproximación hacia la línea de salida, podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos con una penalización en*

*tiempo de 1 segundo por cada km/h en exceso, con un máximo de 10 segundos.*

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

*35.4.13. Si no considera correcta la formación, encenderá la luz ámbar o naranja, que significará que debe realizarse otra vuelta de formación y se inicia de nuevo el procedimiento de salida.*

|   |
|---|
| <b>RESUMEN DE SANCIONES POR INFRACCIÓN AL<br/>PROCEDIMIENTO DE SALIDA</b> |
|---|

**Art. 35. 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, hasta exclusión del Meeting)

**Art. 35. No utilizar el desarrollo de la pista para recuperar la posición.**

A criterio Exclusión.

**Art. 35. Recuperar la posición dejándose adelantar por el pelotón**

Exclusión.

**Art. 35. Adelantar después de la línea roja**

10 seg.

**Art. 35. No respetar la formación de parrilla. No marchar dentro de las dos líneas**

3 seg.

**Art. 35. Salida parcial del pasillo**

Mínimo 3 seg.

**Art. 35. Salida integral del pasillo**

Mínimo 10 seg.

**Art. 35. Superar la velocidad de aproximación hacia la línea de salida.**

1 segundo por cada km/h en exceso, con un máximo de 10 segundos.

**Art. 35. Cambiar de línea antes de la salida.**

10 seg.

**Art. 35. Adelantar posiciones en la salida. Adelantarse en la formación.**

10 seg

**Art. 35. 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

Se contará con un sistema de medición de velocidad que permitirá controlar las salidas. La velocidad deberá de ser entre 30 km/hora y 50 km/hora, siendo sancionados con 1 segundo por cada km/h en exceso, con un máximo de 10 segundos.

Igualmente, será obligatorio el delimitar en todos los circuitos dos carriles en la recta de salida, uno en cada línea de cajetín. Lugar que los pilotos no podrán abandonar hasta dada la salida.

## LAS SANCIONES DIRECTAS

Ponente: D. David Domingo

## LAS SANCIONES DIRECTAS

### **Estudio de la normativa aplicable. Posibilidad de su aplicación en beneficio del normal desarrollo de la competición.**

Desde hace un tiempo se está estudiando la posibilidad que en karting se apliquen unas sanciones inmediatas en determinadas infracciones. como por ejemplo las que afectan al procedimiento de salida (situación y velocidad), todo ello en beneficio del normal desarrollo de la competición, evitando de esta forma acumulación de expedientes, alteraciones de la competición y retrasos horarios.

Estudiemos esta posibilidad y veamos su compatibilidad con la normativa aplicable.

### **Normativa CDI**

#### **152 CDI. Penalizaciones.-**

...

Las penalizaciones o multas podrán ser impuestas por los Comisarios Deportivos de la prueba y por las Autoridades Deportivas Nacionales, como se indica en los artículos siguientes.

Las decisiones del Colegio de Comisarios Deportivos serán inmediatamente ejecutivas, con independencia de que se interponga apelación contra ellas, cuando estén en conflicto problemas de seguridad o irregularidades en la inscripción de un concursante que participe en la prueba, o cuando en el transcurso de una misma prueba, sea cometido por un mismo concursante mas de un acto que pueda llevar aparejada la exclusión del mismo.

En todo caso, como salvaguarda, si el concursante apela, excluidos los casos citados anteriormente, la ejecución de la sanción será suspendida, especialmente para determinar la aplicación de cualquier regla de hándicap que tenga influencia en la participación en una prueba ulterior, pero el concursante y el piloto sólo podrán participar en la entrega de premios o en la ceremonia de podium, y figurar en la clasificación final oficial de la prueba, en el puesto que les correspondería tras la aplicación de la penalización impuesta, sin perjuicio que sus derechos sean reestablecidos por el tribunal de apelación.

Las penalizaciones de "parada en el pit lane" y la de "paso a través del pit lane" así como ciertas penalizaciones, expresamente estipuladas en los reglamentos de los Campeonatos FIA no son susceptibles de apelación.

...

### **Artículo 153 CDI. Escala de penalizaciones.-**

Las penalizaciones que podrán ser aplicadas son las siguientes, por orden de severidad creciente:

- Amonestación.
- Multa.
- Penalización en tiempo.
- Exclusión.
- Suspensión.
- Descalificación.

Cada una de estas penalizaciones podrá aplicarse después de tramitado el expediente correspondiente, y, si se tratase de una de las tres últimas, tras convocatoria del interesado para permitirle presentar personalmente su defensa.

### Legislación Estatal

Veamos ahora el contenido de La Ley 10/90 del Deporte. Recordemos que el desarrollo normativo de esta ley se encuentra en el RD 1591/1992.

#### Artículo 82

1. Son condiciones generales y mínimas de los procedimientos disciplinarios las siguientes:

a) Los jueces o árbitros ejercen la potestad disciplinaria durante el desarrollo de los encuentros o pruebas, de forma inmediata, debiéndose prever en este caso, un adecuado sistema posterior de reclamaciones.

b) En las pruebas o competiciones deportivas, cuya naturaleza requiera la intervención inmediata de los órganos disciplinarios para garantizar el normal desarrollo de las mismas, deberán preverse los sistemas procedimentales que permitan conjugar la actuación perentoria de aquellos órganos con el trámite de audiencia y el derecho a reclamación de los interesados.

c) El procedimiento ordinario aplicable para la imposición de sanciones por infracción de las reglas del juego o de la competición deberá asegurar el normal desarrollo de la competición, así como garantizar el trámite de audiencia de los interesados y el derecho a recurso.

d) El procedimiento extraordinario, que se tramitará para las sanciones correspondientes al resto de las infracciones, se ajustará a los principios y reglas de la legislación general, concretándose en el reglamento de desarrollo de la presente Ley todos los extremos necesarios.

2. Las actas suscritas por los jueces o árbitros del encuentro, prueba o competición constituirán medio documental necesario, en el conjunto de la prueba de las infracciones a las reglas y normas deportivas.

3. En aquellos deportes específicos que lo requieran podrá preverse que, en la apreciación de las faltas referentes a la disciplina deportiva, las declaraciones del árbitro o juez se presuman ciertas, salvo error material manifiesto.

### **- Cuadro Resumen:**

| PROCEDIMIENTO DISCIPLINARIO |   |   |
|-----------------------------|---|---|
|                             | Ley del Deporte   | CDI   |
| Expediente                  | Instrucción de expediente según procedimiento   | Instrucción de expediente según procedimiento   |
| Audiencia                   | Trámite de Audiencia: en todos los casos: conocer la acusación que se le formula, a realizar alegaciones y a la proposición de pruebas. | Trámite de Audiencia: solo en casos de exclusión, suspensión o descalificación  |
| Resolución                  | Debe existir Resolución   | Debe existir Resolución   |
| Ejecución inmediata         | Resoluciones inmediatamente ejecutivas. Excepciones medidas cautelares.   | Resoluciones inmediatamente ejecutivas. Excepciones cuando se presenta una Intención de Apelar y en determinados casos. |
| Recurso                     | Posibilidad de Recurso en todos los casos   | En determinados casos no caben los recursos.  |

### **Comentarios.**

El procedimiento utilizado actualmente por el colectivo de Oficiales de la RFE de A siguiendo los criterios de los procedimientos establecidos por la Comisión de Oficiales, se ajusta perfectamente a la estipulado en la normativa de la Ley

del Deporte y su desarrollo reglamentario. Por tanto también cumple sobradamente con el procedimiento establecido en el CDI.

Pero la verdad es que desde el colectivo de Oficiales se reclama simplificación, o mejor dicho agilidad en ciertos procedimientos a utilizar y que podríamos situarlos en la órbita de las sanciones inmediatas, y que por tanto que el procedimiento a seguir sea semejante al establecido en el CDI en sus 3 primeros tipos de la escala de penalizaciones..

Debemos diferenciar claramente entre sanciones inmediatas, aquellas que se producen mientras la competición está en funcionamiento, y aquellas otras que pueden aplicarse una vez concluida la competición y que obviamente garantizan mucho más los derechos del interesado. Por tanto tendríamos dos tipos de sanciones atendiendo al criterio de su imposición temporal:

A. La imposición de sanciones inmediatas, es posible y es totalmente compatible con la normativa a la que estamos sujetos. En este caso debe existir una total certeza de la existencia de la infracción, ya sea por los informes de los Oficiales en cumplimiento de sus funciones lo único que debe existir en este caso es un ulterior sistema adecuado de reclamación

B. La imposición de sanciones una vez finalizada la competición, , no tienen el mismo carácter que las aplicadas durante el desarrollo de una competición por todas las connotaciones que conllevan, aunque deben aplicarse lo más rápido posible. Este sistema garantiza totalmente los derechos del interesado.

### **Posibilidad de Recurso.**

Según el CDI no existe la posibilidad de Apelación en determinados casos, los más usuales en circuitos serían el Drive Through y el Stop & Go, hecho que contradice la normativa de la Ley del Deporte que establece que deberá garantizarse un sistema de recurso en el caso de la aplicación de sanciones inmediatas.

En el mismo sentido, el hecho de aplicar a posteriori este tipo de sanciones, sea por el motivo que fuere, hace que pierdan su característica propia y por tanto no cumplan con la función para la que estaban pensadas, es decir su aplicación inmediata durante el desarrollo de la prueba. Por tanto en ese caso se convierte en otra sanción, que puede ser en tiempo, etc..... postura esta, mantenida por el TNA en alguna de sus resoluciones.

Como siempre, y siguiendo el criterio de la Comisión de Oficiales, deberíamos tramitar la Apelación y será el TNA quien decida sobre el asunto.

La legislación actual, la LEY 10/90 del Deporte, explica la potestad disciplinaria de los jueces o árbitros, de forma inmediata, debiéndose prever, un adecuado sistema posterior de Reclamación.

**INCIDENTE EN PISTA:  
CUANDO APLICAR PROCEDIMIENTO SLOW Y  
CUANDO BANDERA ROJA**

Ponente: D. Joaquín Aguayo

## INCIDENTE EN PISTA: CUANDO APLICAR PROCEDIMIENTO SLOW Y CUANDO BANDERA ROJA

### 38.2.- 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.*

### BANDERA ROJA

Una vez estudiado este artículo, debemos enseñar Bandera Roja y detener la carrera, en los siguientes casos:

- Obstaculización total de la pistas sin posibilidad de solucionarlo en la siguiente vuelta.
- Necesidad de intervención por parte de los servicios médicos.
- Necesidad de introducir en pista cualquier coche de organización.

### REANUDACION

#### TRAS SLOW

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

## TRAS BANDERA ROJA

### *38.3.2. Reanudación*

*La reanudación o nueva salida se realizará mediante los siguientes criterios:*

#### *Caso A*

*Menos de 2 vueltas realizadas.*

- La salida original será considerada nula y no realizada.*
- Una nueva salida será realizada cuando lo indique la Dirección de Carrera, debiendo informar a los equipos con un mínimo de 10 min. de antelación, volviendo a tener vigencia el procedimiento de Parque de Salida.*
- 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 o con su kart de reserva (siempre y cuando el Reglamento de la categoría lo permita).*
- Solo se permitirá trabajar en los karts en el Área de Reparación, y se permitirá la introducción de recambios (en el caso de chasis y motores, solo los verificados).*
- Las plazas no ocupadas de la parrilla de salida, se mantendrán vacantes.*

#### *Caso B*

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

- La Manga se considerará dividida en dos partes.*
- La clasificación provisional será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.*
- Una nueva salida será realizada cuando lo indique la Dirección de Carrera, debiendo informar a los equipos con un mínimo de 10 minutos de antelación, volviendo a tener vigencia el procedimiento de Parque de Salida.*
- La distancia de la segunda parte será inferior en una vuelta a la distancia original menos la primera parte.*
- La parrilla de salida será determinada por la clasificación provisional de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.*
- En Mangas de Repesca y Carreras solo los pilotos clasificados al final de la vuelta anterior a la que se paro la carrera, serán admitidos a la*

*nueva salida. En las Mangas Clasificadoras serán admitidos todos los pilotos presentes en el procedimiento de salida original.*

- No se autoriza la utilización del kart o motor de reserva.*
- Se permitirá trabajar en los karts.*
- La clasificación final de la Manga se realizará mediante la suma de los resultados de ambas partes.*

### *Caso C*

*75% o más de la distancia de la Manga 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 Carrera*

*Si una Carrera se suspende según los casos previstos en el artículo 39, sin poder reiniciar la salida, no se atribuirá ningún punto en el Caso A (menos de 2 vueltas), se atribuirá la mitad de puntos en el caso B (más de 2 vueltas y menos del 75%) y la totalidad de puntos en el caso C (más del 75 %).*

Una vez estudiada la normativa, se llegó a la conclusión, que un accidente/incidente, solucionable en pocas vueltas, que no obstruyera la pista en su totalidad y que no fuera necesaria la intervención de los Servicios Médicos, serie PROCEDIMIENTO SLOW

Se aplicaría la Bandera Roja, interrupción de la carrera en estos casos:

- .- Obstrucción total de la pista.*
- .- Las condiciones meteorológicas, así lo obligaran*
- .- Los servicios médicos, así lo aconsejaran.*
- .- Imprevisto, que supusiera peligrosidad para la carrera*

**EL BRIEFING DE OFICIALES.  
EL RECICLAJE A OFICIALES DE KARTING**

Ponentes: D. Joaquín Aguayo  
D. Eduardo Álvarez

## EL BRIEFING DE OFICIALES

Para el inicio de una competición debemos tener una serie de conceptos claros.

1. Debemos conocer la pista, sus complicaciones y sus ventajas.
2. Debemos saber cuales son los requisitos que necesitamos para la celebración del meeting.

Sobre estos puntos debemos trabajar.

### **1. ¿Cuántos puestos de control hacen falta para garantizar la total seguridad de la prueba?**

Debemos tener claro, donde están ubicados, si son seguros o no. Debemos solicitar a la organización que los numere, y que siempre que podamos, desde el puesto de Dirección de Carrera, veamos perfectamente el puesto al que nos dirigimos.

### **2. ¿Qué número de oficiales habrá en cada momento del meeting?**

Dependiendo de la complejidad del puesto, necesitaremos más o menos oficiales. Debemos intentar solicitarlo a los organizadores. De todas formas, durante la carrera podemos tener oficiales móviles, por ejemplo, sabemos que en salida debemos focalizar gran parte de nuestros medios en los dos últimos puestos (procedimiento de salida) y fundamentalmente, en los tres primeros (melees, toques, etc)

### **3. ¿Con que infraestructura contamos?**

La comunicación es el pilar fundamental de nuestro trabajo. Debemos exigir, una perfecta comunicación entre Dirección de Carrera y TODOS LOS OFICIALES DE PISTA DE LA PRUEBA (Servicios Médicos, Banderas, Jefe de Parrilla, Chatarreros y Coche de rescate). Esta comunicación es vital para la celebración del meeting. Si no la tenemos, NO PODREMOS INICIAR LA CARRERA.

#### **4. ¿Cuáles son los servicios médicos? ¿Cómo son? ¿Quién lo verificará?**

Será OBLIGATORIAMENTE, el Jefe de Servicios Médicos de la prueba el que autorice la correcta composición de los mismos. La ubicación en pista de las ambulancias deberá ser coordinada con Dirección de Carrera.

Una vez analizados estos puntos, debemos establecer el BRIEFING OBLIGATORIO CON LOS OFICIALES DE PISTA. Siempre tendremos, uno pre-jornada, estudiamos la pista, explicamos nuestra forma de trabajo, el protocolo de actuación, Hojas de puesto, Procedimiento de salida, etc. Y otro Post jornada, donde debemos analizar los fallos cometidos y solucionarlos.

## GUIÓN BRIEFING OFICIALES

1º UBICACIÓN DE LOS PUESTOS

2º COMPOSICIÓN DE LOS PUESTOS

3º COMUNICACIÓN CON LOS OFICIALES

- .- PUESTOS
- .- SERVICIOS MÉDICOS
- .- CHATARREROS
- .- JEFE DE PARRILLAS
- .- COCHE DE RESCATE

4º PROCEDIMIENTO DE SALIDA

5º PROTOCOLO DE ACTUACIÓN

6º PROCEDIMIENTO SLOW

7º SERVICIOS MÉDICOS

- .- CONTROL
- .- UBICACIÓN

Se habló sobre la necesidad de instaurar oficialmente, varias reuniones entre, el Director de Carrera y los oficiales de pista. En dichas reuniones se analizaría la prueba, el circuito, se repasaría la normativa, ubicación de los puestos, composición de los mismo, prueba de comunicaciones. Análisis de la jornada.

El horario sería:

- 1ª Reunión. Sábado antes de comenzar la jornada.
- 2ª Reunión. Sábado finalizada la jornada.
- 3ª Reunión Domingo antes de comenzar la jornada

## **EL RECICLAJE DE LOS OFICIALES DE KARTING**

Propuesta aprobada por la Comisión Delegada en su reunión de 09-12-08.

### **A QUIENES OBLIGA**

A todos los organizadores de pruebas puntuables del Campeonato de España de Karting.

### **CUANDO SE DEBE REALIZAR**

El día antes de la fecha prevista para la celebración de la prueba

### **QUIEN DEBE IMPARTIRLO**

Los oficiales designados por la RFEDA

### **COMO SE DEBE SOLICITAR LA CELEBRACION DEL RECICLAJE**

Mediante petición en impreso oficial

Remitiendo a la Secretaría de la Comisión de Oficiales en el plazo de 10 días antes de la fecha prevista para el curso, relación de las identidades de los oficiales convocados.

### **QUIEN ESTA OBLIGADO A ASISTIR**

Director de Carrera  
Directores adjuntos  
Comisario Deportivo  
Secretario de Carrera  
Responsable de Seguridad  
Jefes de área  
Jefes de puesto  
Jefe de Servicios Médicos

## **DONDE SE DEBE CELEBRAR**

Salas que reúnan las condiciones suficientes de capacidad, separación, iluminación y climatización.

## **QUE MATERIAL SE DEBE PREVER**

- a) una pantalla
- b) un cañón de proyección
- c) un ordenador
- d) aquellos elementos informáticos que se requieran, al objeto de realizar las presentaciones audiovisuales.