



ROK CUP 2025 USA

Reglamento Deportivo

Índice

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA	2
1. GENERALIDADES	4
1.1 PROMOTOR, OBJETIVOS Y COMPROMISOS GENERALES	4
1.2 SEGURIDAD	5
2. PILOTOS	6
2.1 INFORMACIÓN GENERAL	6
2.2 SISTEMA DE BANDERAS/LUZES DE COLOR	7
3. REGLAMENTO DEL EVENTO	8
3.1 SEGURIDAD	8
3.2 OFICIALES	9
3.3 ESTRUCTURA DE PUNTOS	10
3.4 DESIGNADO PARTICIPANTE DEL EQUIPO	10
4. PROCEDIMIENTOS DE LA CARRERA	10
4.1 GENERALIDADES	10
4.2 CLASIFICACIONES	12
4.3 GRID DE LARGADA	12
4.4 PROCEDIMIENTOS DE LARGADA	12
4.5 DETENCIÓN DE UNA CARRERA	14
4.6 REINICIO DE UNA CARRERA	14
4.7 FINAL	15
4.8 PARC FERMÉ [Parque Cerrado]	16
4.9 INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES	16
4.10 PENALIZACIONES	16
4.12 RECLAMACIONES Y APELACIONES	17
4.13 Multas	18

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

Espíritu e intención: Todas las normas, tanto operativas como técnicas, contenidas en este reglamento se han redactado teniendo en cuenta el concepto de *espíritu e intención*. Este concepto permite al promotor, ROK Cup USA, organizar eventos justos y coherentes. Los participantes no deben intentar "leer entre líneas" para manipular las normas en su beneficio.

Los oficiales tienen derecho a interpretar una situación, ya sea operativa o técnica, lo mejor posible, basándose en estas normas y en el *espíritu y la intención* de las normas escritas aquí presentadas. No considere que si una situación o norma técnica no se aborda específicamente en este documento, la decisión le será favorable. Si no está seguro de una norma o está considerando una cuestión técnica "ambigua", póngase en contacto directamente con ROK Cup USA antes de seguir adelante.

Publicidad: El Promotor tiene derecho a utilizar los espacios publicitarios de todos los karts que participan en la ROK Cup USA para promocionar a los socios y/o patrocinadores de la ROK Cup USA. El Promotor tiene derecho a exigir a los competidores que retiren las pegatinas de socios/patrocinadores que no pertenezcan a la ROK Cup USA y que entren en conflicto y/o compitan con la ROK Cup USA y nuestros socios/patrocinadores. El promotor también tiene derecho a exigir a los competidores que retiren las pegatinas que considere vulgares, ofensivas o contrarias a los valores del evento.

Política sobre bebidas alcohólicas y drogas que alteran la mente: El consumo de bebidas alcohólicas y/o drogas que alteran la mente

(incluidos los productos con THC, incluso si son legales en la jurisdicción local) está totalmente prohibido durante todos los eventos de la ROK Cup USA. Una vez que el evento haya sido declarado finalizado por ese día, se aplicarán las leyes locales y las normas de la carrera. Todas las personas que se encuentren en las zonas controladas del evento están sujetas a una prueba de alcoholemia portátil (PBT) en cualquier momento. Cualquier persona que haya consumido bebidas alcohólicas o drogas que alteren la mente antes de que el día del evento sea declarado "finalizado" será expulsada del evento sin derecho a reembolso.

Conducta perjudicial para el deporte: Cualquier conducta por parte de un participante (incluidos pilotos, mecánicos, directores de equipo o personal asociado a un piloto) que sea perjudicial para la integridad y/o la reputación del deporte del karting, la ROK Cup USA y/o cualquier socio del promotor puede ser considerada "conducta perjudicial para el deporte" por los oficiales responsables de la ROK Cup USA y dar lugar a suspensiones y/o multas para todos los participantes asociados.

Formar parte de los eventos de la ROK Cup USA es un privilegio, no un derecho. Todas las personas que formen parte de un evento de la ROK Cup USA deben abstenerse de "conductas perjudiciales para la integridad y la confianza pública" de la ROK Cup. Esto incluye a los pilotos, mecánicos, directores de equipo, oficiales de la ROK Cup y cualquier persona directamente relacionada con un piloto, equipo o la ROK Cup USA. No se tolerará ninguna conducta ilegal, violenta, peligrosa o irresponsable por parte de cualquier persona en un evento de la ROK Cup USA que ponga en peligro a víctimas inocentes, dañe la reputación de otras personas en el evento y socave el respeto y el apoyo del público hacia la ROK Cup USA. Debemos esforzarnos siempre por ser personas de gran integridad; debemos mostrar respeto por los demás dentro y fuera de nuestros eventos, y debemos esforzarnos por comportarnos de manera que refleje favorablemente nuestra imagen, la de nuestros equipos y la de la ROK Cup USA.

Los eventos de la ROK Cup USA son "eventos privados". Por lo tanto, ROK Cup USA se reserva el derecho de rechazar cualquier inscripción y solicitar/expulsar a cualquier persona de las instalaciones a discreción de los responsables de ROK Cup USA. ROK Cup USA también se reserva el derecho de prohibir la asistencia de cualquier persona a un evento en las instalaciones mientras ROK Cup USA tenga intereses contractuales en dichas instalaciones.

Interacciones entre el competidor y el oficial: Todas las inquietudes o disputas relacionadas con los pilotos se llevarán al director de carrera y/o a los comisarios de carrera, únicamente a través del participante del equipo designado oficialmente. Si otros oficiales deben participar en la resolución de disputas, será a discreción

exclusiva del director de carrera y/o de un comisario de carrera. Cualquier acción inapropiada dirigida a un oficial por parte de personas que representen a un competidor, incluido el piloto, dará lugar a medidas disciplinarias contra el piloto.

No se tolerarán los arrebatos de naturaleza ruidosa y vulgar y/o el incumplimiento de las instrucciones de cualquier oficial de carrera. Esto se aplica durante el desarrollo de un evento y se extiende también a la conducta en el área local del evento o en actos relacionados (banquetes, fiestas, seminarios), incluyendo moteles, hoteles, restaurantes o cualquier área pública o privada. Dicha conducta será tratada con TOLERANCIA CERO y podría someter al piloto a una penalización o a otras personas a la exclusión de la serie.

Acciones amenazantes: Las acciones amenazantes, ya sean en persona o a través de medios de comunicación, incluidas las redes sociales, tales como intimidación, abuso verbal, acoso o litigios contra cualquier funcionario de la ROK Cup USA, miembro del personal de la ROK Cup USA, participante en el evento u otro asistente al evento, podrían dar lugar a la descalificación o expulsión del evento y, posiblemente, de todos los futuros eventos de la ROK Cup USA hasta nuevo aviso. La violencia física hacia un oficial de la ROK Cup u otro participante dará lugar a acciones legales en virtud de las leyes locales. Esto se aplica tanto a las instalaciones del circuito como a cualquier lugar fuera de él.

Las normas, tal y como se indican arriba y abajo, se interpretarán de manera lógica. La interpretación de las normas seguirá un proceso de pensamiento lógico. No se pueden prever todas las situaciones. Los oficiales aplicarán las normas de manera que no se distorsione la intención de la norma escrita, permitiendo al director de carrera y al comisario de carrera tomar decisiones oportunas y resolver disputas.

llantas/Basura: Si no se designa ningún contenedor específico para su eliminación: no se pueden abandonar llantas usadas, combustible, aceite, etc. en las instalaciones de la pista. Dejar estos materiales en las instalaciones de la pista dará lugar a una multa de hasta 1000,00 dólares por cada infracción (por llanta, bidón de combustible o botella de aceite).

Uso de las redes sociales: las redes sociales incluyen todos los medios de comunicación o publicación de información o contenido de cualquier tipo a través de aplicaciones digitales o en Internet, incluyendo cualquier red social, blog, podcast, diario o agenda, sitio web personal, tablón de anuncios web o sala de chat, ya sea asociado o afiliado a ROK Cup USA, así como cualquier otra forma de comunicación electrónica. Las formas más comunes de redes sociales son Facebook, Twitter, Instagram, SnapChat, YouTube, Twitch y TikTok. Los pilotos, directores de equipo, mecánicos, empleados de los equipos, participantes, padres y familiares conocidos, y asociados de cualquiera de las personas mencionadas anteriormente están sujetos a esta política. Cualquier infracción de la política puede dar lugar a medidas disciplinarias contra el piloto y/o el director del equipo afiliado.

Cualquier problema que pueda surgir en relación con las normas y reglamentos de ROK Cup USA, las decisiones de los oficiales, las políticas, los resultados, la clasificación por puntos o las situaciones entre los competidores o el equipo, se tratará de forma privada y directa entre las partes implicadas y ROK Cup Promotions LLC. Si desea plantear algún problema, la forma adecuada de comunicarse es por teléfono (407-575-6435) o por correo electrónico (info@ROKcupusa.com).

Atacar a los oficiales, productos, socios, otros competidores u otras partes de la ROK Cup USA a través de las redes sociales es inaceptable y puede dar lugar a medidas disciplinarias si el promotor de la serie determina que la comunicación es despectiva, difamatoria o contraria a los intereses de la serie ROK Cup USA. Las sanciones resultantes de tal infracción incluyen, entre otras, multas económicas, la descalificación de un evento, la expulsión de un evento y, posiblemente, de todos los eventos futuros de la ROK Cup USA hasta nuevo aviso. Cualquier piloto asociado con una persona o personas que se enfrenten a tales sanciones no podrá participar en un evento hasta que se pague la multa económica, si esa fuera la sanción resultante.

Uso de drones: Queda expresamente prohibido el uso de drones aéreos o equipos de vídeo para uso privado. Para que se apruebe el uso de drones durante un evento, estos deben ser operados por una empresa con licencia y asegurada que haya sido contratada a través de ROK Cup USA. Todo uso de drones, independientemente del operador, debe cumplir con todas las directrices estatales y federales.

Transporte personal en el paddock: Queda prohibido cualquier método de transporte dentro del paddock/box sin el permiso expreso de ROK Cup USA. Cualquier incidente relacionado con el transporte en el paddock/box es responsabilidad del operador (y/o de los padres/tutores legales del operador si este es menor de edad).

1. GENERALIDADES

1.1 PROMOTOR, OBJETIVOS Y COMPROMISOS GENERALES

- 1.1.1 ROK Cup Promotions LLC. es el promotor y organizador oficial de la ROK Cup USA.
- 1.1.2 Todos los eventos se registrarán específicamente por la "Estructura de la serie", cuando sea necesario; de lo contrario, el presente Reglamento servirá como guía para una competición justa.
- 1.1.3 Este reglamento se utilizará en caso de que surja cualquier controversia en cuanto a su interpretación. Los títulos de este documento se incluyen únicamente para facilitar la consulta y no forman parte de las normas y reglamentos de la ROK Cup.
- 1.1.4 Todas las partes interesadas, incluidos, entre otros, los pilotos, participantes, miembros del equipo, oficiales, empleados, representantes, asociados u otros, que participen en la ROK Cup USA, se comprometen en nombre propio y en el de sus empleados, agentes, etc., a cumplir todas las disposiciones del presente Reglamento.
- 1.1.5 La ROK Cup USA se rige por las normas y reglamentos incluidos en el Reglamento.
- 1.1.6 La "estructura de la serie" consiste en modificaciones de estas normas y reglamentos para un evento específico de la ROK Cup USA, debido a causas de fuerza mayor o a la decisión exclusiva del organizador.
- 1.1.7 El derecho a asociar la ROK Cup USA con el nombre de una empresa, organización o marca comercial está reservado exclusivamente a ROK Cup Promotions LLC.
- 1.1.8 Al acceder a las áreas para participantes, todos los participantes aceptan que ROK Cup Promotions LLC y sus socios puedan utilizar fotografías o vídeos oficiales en los que aparezcan los participantes con fines publicitarios, promocionales y de relaciones públicas sin restricción alguna.

1.2 SEGURIDAD

- 1.2.1 Las carreras son un deporte peligroso. Estas normas y reglamentos no constituyen en modo alguno una garantía contra lesiones, lesiones permanentes o muerte para ninguna de las partes implicadas, incluyendo, entre otras, a los pilotos, participantes, miembros del equipo, oficiales, empleados, representantes, asociados u otros.
- 1.2.2 La seguridad es la principal preocupación del promotor, pero las carreras de karts, incluso si se toman todas las precauciones, conllevan un riesgo inherente. Todas las partes implicadas, incluidos, entre otros, los pilotos, participantes, miembros del equipo, oficiales, empleados, representantes, asociados u otros, asumen esos riesgos al participar en cualquier evento de la ROK Cup USA.
- 1.2.3 Incluso cuando el Promotor ha tomado todas las medidas posibles y conocidas para reducir o evitar el riesgo de lesiones, lesiones permanentes o muerte, el riesgo no puede eliminarse por completo.
- 1.2.4 Aunque la seguridad es la principal preocupación del Promotor, este no es ni puede ser responsable, en modo alguno, de las lesiones, lesiones permanentes o muerte que puedan sufrir todas las partes implicadas, incluidos, entre otros, los pilotos, participantes, miembros del equipo, oficiales, empleados, representantes, asociados u otros que participen en cualquier evento de la ROK Cup USA.
- 1.2.5 Los propietarios de los circuitos serán directamente responsables de las instalaciones de la carrera, incluido el personal y el equipo utilizado para el evento, y se asegurarán de que las condiciones de las instalaciones de la carrera se mantengan con altos estándares para prevenir y reducir cualquier riesgo, y responderán ante cualquier lesión, lesión permanente o muerte si se produjeran tales casos.
- 1.2.6 El piloto (o el director del equipo/padre (si no tiene afiliación a ningún equipo) si el piloto es menor de edad) es la persona de contacto directo en el evento para todas las cuestiones relacionadas con el piloto, tanto dentro como fuera de la pista. Ninguna otra persona está autorizada a discutir cualquier asunto relacionado con el piloto con ningún oficial o miembro del personal de la ROK Cup USA, EXCEPTO el representante designado por el piloto. Es responsabilidad del piloto asegurarse de que todas las personas relacionadas con su participación cumplan todas las disposiciones de estas normas y reglamentos. Si

algún piloto no puede estar presente, deberá nombrar a un **director del equipo o a un padre (si no tiene afiliación con ningún equipo)** como su representante. El piloto o el representante designado son responsables, conjunta y separadamente con el piloto, de garantizar el cumplimiento de las disposiciones.

- 1.2.7 Los pilotos deben asegurarse de que sus karts cumplan con las condiciones de conformidad y seguridad durante todo el evento. La presentación de un kart para la inspección técnica se considerará una declaración implícita de conformidad.
- 1.2.8 Al participar en los eventos de la ROK Cup USA, se considera que todos los pilotos han comprendido, aceptado y cumplido estas normas y reglamentos.
- 1.2.9 Todas las partes interesadas, incluidos, entre otros, los pilotos, participantes, miembros del equipo, oficiales, empleados, representantes, asociados u otros, DEBEN llevar siempre consigo las credenciales de identificación adecuadas que se les hayan expedido.
- 1.2.10 Cualquier persona que entre en la zona de boxes durante un evento de la ROK Cup USA deberá firmar el "Acuerdo de exención y renuncia de responsabilidad, asunción de riesgos e indemnización". Los pilotos deberán registrarse como "PILOTO" en el acuerdo, mientras que el resto de personas deberán registrarse como "NO PILOTO".
- 1.2.11 El "Piloto", salvo que el propio Piloto especifique lo contrario por escrito, es el "Participante" oficial en todos los eventos de la ROK Cup USA. Los pilotos menores de 18 años deben presentar un formulario de "Autorización de consentimiento de los padres" debidamente cumplimentado, junto con sus padres y/o tutores legales que estén presentes con ellos en el evento.

2. PILOTOS

2.1 INFORMACIÓN GENERAL

- 2.1.1 Los pilotos demostrarán sus habilidades de conducción para aprobación por parte del director de carrera de la ROK Cup USA durante las sesiones oficiales de entrenamientos. El director de carrera tiene la autoridad final para excluir a un piloto de la competición en un evento si lo considera inadecuado. Se puede utilizar la regla del 107 % para determinar la habilidad de los pilotos, es decir, la velocidad mínima del 107 % del piloto más rápido.
- 2.1.2 En caso de que no se permita a un piloto competir en un evento de la ROK Cup USA, la cuota de inscripción podrá ser reembolsada total o parcialmente a discreción exclusiva del promotor. La principal preocupación de ROK Cup Promotions LLC es la seguridad de todos los pilotos y participantes. Esta medida se reserva con la intención de garantizar la seguridad de todos en condiciones de carrera, y no para prohibir la participación de un piloto.
- 2.1.3 La edad de un piloto **no-Micro** se determinará por la edad que tenga en la fecha de la competición **o durante el año calendario**. Cualquier piloto que comience una serie que dure más de un fin de semana de carrera, puede terminar la serie sin superar la edad máxima de la categoría. El director de carrera y/o el promotor de cualquier evento oficial de la ROK Cup USA pueden solicitar un documento oficial de identidad para comprobar la edad, a su discreción. Si no se presenta un documento oficial del gobierno que acredite la edad, es probable que se produzca la inelegibilidad para la categoría hasta que se presente dicho documento al personal correspondiente de la ROK Cup USA.
- 2.1.4 La edad mínima para Micro Rok es de 7 años **en el momento de su primera carrera, SIN EXCEPCIONES**. La edad mínima para Mini ROK es de 9 años. La edad mínima para Junior ROK es de 12 años. La edad mínima para Senior ROK es de 15 años. La edad mínima para Master ROK es de 32 años. La edad mínima para Palanca de cambio ROK Senior es de 15 años. La edad mínima para Palanca de cambio ROK master es de 32 años.
- 2.1.5 Edad y elegibilidad del piloto: si un piloto desea competir en una clase en la que no cumple con el requisito de edad mínima, el piloto PODRÁ ser elegible para competir en una clase con la aprobación del director de carrera o del organizador tras completar un "Formulario de elegibilidad por edad/clase del piloto", en el que se le pedirá que proporcione información específica y documentación que confirme su capacidad para competir y completar la clase. Esta decisión se basa únicamente en la discreción del director de carrera o del organizador y no es susceptible de reclamación o apelación.
- 2.1.6 Incluso si se aprueba que el piloto compita en dicha clase, en CUALQUIER MOMENTO, durante CUALQUIER PARTE del evento de la carrera, un oficial de carrera podrá determinar que el piloto supone un obstáculo para la seguridad de las condiciones de la carrera y retirarlo de la clase, SIN reclamación ni apelación.

- 2.1.7** Los pilotos no pueden competir en varias clases de edad diferentes, excepto aquellos que sean elegibles para competir en las clases Senior y Masters. Es decir, ningún competidor puede correr tanto en la clase Micro como en la Mini, o en la Mini y en la Junior, en el mismo evento.
- 2.1.8** Después de que un piloto complete un (1) fin de semana de evento en cualquier ROK Cup USA o serie "nacional o internacional" equivalente en una clase de edad "superior" (definida aquí como ROK Mini, ROK Junior, ROK VLR Junior, ROK Senior o ROK VLR Senior), el piloto NO ES ELEGIBLE para volver a competir en la clase de edad "inferior" (definida aquí como ROK Micro, ROK Mini, ROK Junior, ROK VLR Junior o ROK VLR Senior). La ROK Cup USA se reserva el derecho de aceptar la participación en otras series de edad/clase.
- 2.1.9** Todos los pilotos no residentes en EE. UU. DEBEN estar en posesión de una licencia de competición válida para el año en curso expedida por la ASN o el organismo rector de su país. Los pilotos canadienses son la única excepción.
- 2.1.10** En caso de que un piloto tenga alguna condición física o mental que, según su conocimiento, pueda limitar su capacidad para competir con seguridad en el evento, no se le permitirá participar en el mismo.
- 2.1.11** El piloto es responsable de las acciones llevadas a cabo por su familia, invitados y equipo.
- 2.1.12** Existe una política de "tolerancia cero" con respecto a cualquier acción de represalia o gesto antideportivo hacia otro piloto durante la clasificación, los heats o las finales. CUALQUIER acción antideportiva mostrada por un competidor hacia otro puede ser motivo de medidas disciplinarias inmediatas, incluida la expulsión del evento. Estas decisiones son a discreción exclusiva del director de carrera y/o del comisario de carrera y son definitivas, sin posibilidad de reclamación.
- 2.1.13** Los pilotos deben completar un mínimo del 50 % del total de vueltas de cada heat y prefinal para poder participar en la final. Por ejemplo, tres heats de 10 vueltas y una prefinal de 20 vueltas equivalen a 50 vueltas; esto significa que el piloto debe completar 25 vueltas para poder participar en la final. Si existe una razón legítima por la que el piloto no ha completado el número mínimo de vueltas, este puede solicitar una exención al director de carrera.
- 2.1.14** Reunión informativa para pilotos: La reunión informativa para pilotos es obligatoria para todos los pilotos inscritos en la prueba. Esto incluye reuniones informativas para pilotos en línea y/o presenciales.
- 2.1.15** Podio: Los pilotos clasificados en 1.º, 2.º y 3.º lugar en la final deben estar presentes en el podio. Estos 3 pilotos clasificados deben llevar puesto su mono de carreras, abrochado, en la ceremonia de entrega de premios en el podio. Si el organizador proporciona gorras, los pilotos deberán llevarlas puestas durante la ceremonia del podio. *Los competidores que no cumplan estas normas del podio o que no se presenten a la ceremonia del podio sin la aprobación del director de carrera o del comisario podrán ser sancionados con multas económicas, la exclusión del evento y la pérdida de puntos y premios.*

2.2 SISTEMA DE BANDERAS/LUZES DE COLOR

- 2.2.1** Todos los pilotos DEBEN conocer y respetar el significado de las banderas y las luces de pista. Las luces de pista pueden utilizarse en lugar de una bandera física, y el incumplimiento de una indicación de luz de pista puede dar lugar a una penalización equivalente a la de ignorar una bandera física. En las siguientes definiciones, "bandera" o "banderas" se utiliza para representar tanto las banderas físicas como las luces de pista de colores.
- 2.2.2** Por motivos de seguridad, no se puede tener en cuenta a los pilotos que no conocen o no pueden ver los colores como lo haría una persona razonable/normal. Es responsabilidad exclusiva del piloto conocer los colores y sus significados en la pista.
- 2.2.3** Bandera roja: (Alto/Peligro) Cuando se muestra la "bandera roja" en una carrera, esta se detiene debido a alguna condición que ha hecho que la pista sea insegura. Estas condiciones pueden variar desde problemas meteorológicos hasta accidentes, pasando por problemas en la superficie, como aceite y/o escombros en la pista. Una bandera roja también puede indicar que la pista ha quedado completamente bloqueada por un accidente o escombros y que no hay una vía segura para solucionar el problema. Tan pronto como se muestre una bandera roja, los pilotos deben detenerse lo más rápida y seguramente posible y esperar las instrucciones de los oficiales de pista. Cualquier piloto que haya sido penalizado y/o haya provocado una situación de bandera roja NO PODRÁ volver a entrar en la misma carrera si esta vuelve a ponerse verde; estas decisiones quedan a la entera discreción del director de carrera y/o del comisario de carrera.
- 2.2.4** Bandera amarilla local: (Precaución) La bandera amarilla es la señal de precaución. La zona de bandera amarilla comienza donde se muestra la primera bandera o luz amarilla. Cuando se mantiene fija, es una indicación de que hay un problema más adelante. Los pilotos deben reducir la

velocidad y abstenerse de adelantar en este punto. Una bandera amarilla agitándose indica peligro inmediato más adelante. Los pilotos deben estar preparados para detenerse y no pueden adelantar, aunque pueden reducir la distancia con el kart que tienen delante. Adelantar a otro piloto en condiciones de bandera amarilla puede dar lugar a una penalización igual al número de pilotos adelantados (sin incluir a los implicados en el accidente) o a una penalización de tiempo de 5 segundos.

- 2.2.5** Bandera amarilla en toda la pista: Los abanderados mostrarán dos banderas amarillas y/o una bandera amarilla y un letrero con las letras "FCY", y/o las luces de la pista parpadearán muy rápidamente.
- En condiciones de bandera amarilla en toda la pista, el líder (según el director de carrera) reducirá la velocidad a aproximadamente la mitad en toda la pista. El resto de los pilotos permanecerán detrás del líder en fila india. NO SE PERMITE ADELANTAR a ningún kart que siga en marcha.
 - El abanderado principal/arrancador indicará al pelotón "una vuelta más" (antes de que se reanude la carrera con bandera verde) con una bandera verde enrollada cuando el pelotón cruce la línea de largada/meta. En la siguiente vuelta, el líder puede comenzar a acelerar en la zona de aceleración predeterminada. El abanderado principal puede dar una bandera verde para reanudar la carrera o una bandera amarilla si se considera que el líder ha tomado demasiada "ventaja" en la largada.
 - La carrera se reanuda para todos los participantes tan pronto como se agite la bandera verde.
- 2.2.6** Bandera verde: (Largada/Adelante) El arrancador agita la bandera verde para indicar el comienzo de la sesión de clasificación, heat, prefinal, final o la sesión de entrenamientos. Se agita después de una bandera amarilla para notificar a los pilotos que la carrera se ha reiniciado. La bandera verde también indica que el circuito está libre de obstáculos o escombros y que la carrera competitiva puede reanudarse en la siguiente bandera verde y/o luz.
- 2.2.7** Bandera blanca: (Última vuelta) Cuando la agita el arrancador, la bandera blanca indica que un piloto está entrando en la última vuelta de la sesión de clasificación, heat, prefinal, final o la sesión de entrenamientos. Se agita continuamente para todos los pilotos que siguen al líder hasta que este se aproxima a la línea de meta. La bandera blanca no es una bandera obligatoria.
- 2.2.8** Bandera negra: (Infracción) Una bandera negra significa que se ha cometido una infracción o incumplimiento de las normas. Una bandera negra enrollada apuntando a un piloto sirve como advertencia. Un piloto puede recibir múltiples advertencias con bandera negra enrollada por infracciones menores. Una bandera negra agitándose significa que un piloto ha cometido una infracción y debe abandonar la pista al recibirla. Se puede usar un número para distinguir al piloto que recibe la bandera negra. La puntuación se detendrá cuando un piloto reciba la bandera negra. No retirarse de la sesión resultará en una descalificación tras recibir la bandera negra 3 veces.
- 2.2.9** Bandera Negra/Disco Naranja: (Problema mecánico) El piloto DEBE ir inmediatamente a boxes. La ausencia de la bandera negra no exime al piloto de su responsabilidad de tener la carrocería instalada.
- 2.2.10** Bandera a Cuadros: (Finalización) El arrancador agita la bandera a cuadros para indicar el final de la sesión competitiva. La bandera a cuadros se agita para todos los que cruzan la línea de meta.
- 2.2.11** Bandera azul: La bandera azul tiene diferentes significados según cómo se sostenga y si se usa durante los entrenamientos, la clasificación o la carrera. Cuando se mantiene fija, indica al piloto que hay un competidor más rápido siguiéndole de cerca, pero aún no lo suficientemente cerca como para adelantarlo. Una bandera azul agitándose indica que el piloto está a punto de ser adelantado y debe tener cuidado para permitir que el vehículo que le sigue lo adelante con seguridad.
- 2.2.12** El abanderado principal solo está obligado a mostrar la bandera verde y la bandera a cuadros. Todas las demás banderas, incluyendo la de mitad de recorrido, la de dos para el final y la bandera blanca, son opcionales y se muestran a discreción del abanderado principal.
- 2.2.13** Banderas cruzadas: se muestra un conjunto de banderas cruzadas (verde y blanca) para indicar que la carrera está por la mitad.
- 2.2.14** Dos banderas verticales enrolladas (de cualquier color) una al lado de la otra: representan dos vueltas restantes en la carrera.

3. REGLAMENTO DEL EVENTO

3.1 SEGURIDAD

- 3.1.1 Está estrictamente prohibido que los pilotos conduzcan sus karts en dirección contraria a la de la carrera. Si un piloto conduce su kart en dirección contraria a la de la carrera, podrá ser penalizado y/o expulsado de la sesión en pista, **del evento y podría enfrentarse a otras medidas disciplinarias.**
- 3.1.2 Passa bajo "Bandera amarilla", **antes o después de la bandera a cuadros**, puede resultar en una penalización.
- 3.1.3 Durante el evento, los Pilotos solo podrán utilizar la pista y DEBEN observar siempre las disposiciones del Código Internacional relativas a la conducción en circuitos.
- 3.1.4 Durante el Evento, un kart que se detenga DEBE ser retirado de la pista lo antes posible para que su presencia no constituya un peligro ni un impedimento para los demás Pilotos. Si el Piloto no puede retirar el kart de una posición peligrosa conduciéndolo, es responsabilidad de los Oficiales ayudarlo; sin embargo, si el kart vuelve a arrancar debido a dicha ayuda, será excluido de la clasificación del heat, prefinal o final en la que se proporcionó dicha ayuda.
- 3.1.5 Los pilotos de Micro y Mini ROK pueden recibir asistencia del personal de pista para reiniciar y continuar la carrera sin ser penalizados ni descalificados de la clasificación.
- 3.1.6 Salvo por razones médicas o de seguridad, el Piloto DEBE permanecer cerca de su kart hasta el final de la sesión de entrenamientos, la sesión de clasificación, el heat, la prefinal o la final.
- 3.1.7 Salvo en los casos expresamente previstos en la "Estructura de la Serie", nadie, excepto el Piloto y/o los Oficiales, está autorizado a tocar un kart detenido, a menos que se encuentre en la Zona de Reparaciones.
- 3.1.8 Si se autoriza el repostaje, solo podrá realizarse en una zona habilitada para tal fin.
- 3.1.9 Cuando el Director de Carrera cierre la pista durante y después de los entrenamientos, así como tras la meta, no se permitirá la presencia de nadie en ella, excepto los Oficiales.
- 3.1.10 Durante el Evento, el kart solo podrá ser reiniciado por el propio Piloto, excepto si lo hace desde el grid. El Piloto no podrá recibir ayuda externa en la pista durante el desarrollo del Evento. Los Micro y Mini podrán recibir ayuda de los Oficiales de pista SOLO para ayudar en la resolución de incidentes, así como para reanudar la carrera. La asistencia está prohibida para todas las demás clases.
- 3.1.11 Se podrá imponer un límite de velocidad en el carril de los boxes, durante los entrenamientos y en las vueltas de formación. Cualquier Piloto que supere este límite de velocidad recibirá una penalización de 2 posiciones en el grid para su próxima sesión competitiva en pista por parte del Director de Carrera.
- 3.1.12 Si un Piloto experimenta problemas mecánicos en la pista durante el Evento, DEBE abandonar la pista lo antes posible por razones de seguridad.
- 3.1.13 Si un Piloto se ve involucrado en una colisión, NO DEBE abandonar el circuito sin el consentimiento de los Oficiales.
- 3.1.14 Las instrucciones oficiales se transmitirán a los Pilotos mediante señales con banderas, según el Código Internacional. Ninguna de las partes involucradas en el evento DEBE usar banderas como estas de ninguna manera.
- 3.1.15 Al participar en el Evento, los Pilotos DEBEN usar siempre el equipo de seguridad completo definido en el reglamento técnico de la ROK Cup USA.
- 3.1.16 En caso de una carrera en mojado (condiciones señaladas por el Director de Carrera), la elección de llantas quedará a discreción de los pilotos. El Director de Carrera se reserva el derecho de usar la bandera negra si considera que el kart de un Piloto está equipado con un juego de llantas incorrecto y que el Piloto es demasiado lento o peligroso para otros Pilotos.
- 3.1.17 La ROK Cup USA se reserva el derecho de implementar y exigir a todos los pilotos que adquieran y utilicen el sistema de radio unidireccional RaceCeiver. Es responsabilidad del piloto asegurarse de que su RaceCeiver funcione y esté en el canal correcto; si no responde a una llamada de los Oficiales de Carrera, será su responsabilidad. Para obtener más información sobre RaceCeiver, visite, www.raceceiver.com

3.2 OFICIALES

- 3.2.1 Los Comisarios de Carrera son los oficiales principales del Evento. Los Comisarios de Carrera tomarán todas las decisiones, incluyendo, entre otras, las relativas a seguridad, competencia, medidas disciplinarias, interpretación de las normas, legalidad, cronometraje y puntuación, conformidad del equipo, etc. Todas las decisiones tomadas por los Comisarios de Carrera, actuando como únicos jueces de hechos, son FINALES en un Evento. Solo las reclamaciones dirigidas a la sección "Apelaciones" pueden anular las decisiones finales de los Comisarios de Carrera. ROK Cup

Promotions LLC puede, a discreción exclusiva del Promotor de la Serie, designar uno o más Comisarios Asistentes para asistir en las tareas y funciones desempeñadas por los Comisarios de Carrera.

- 3.2.2** Director Técnico: Es el oficial principal en cuestiones técnicas y está a cargo de todos los Oficiales Técnicos. Tomará todas las decisiones, incluyendo, entre otras, las relativas a seguridad, inspecciones previas y posteriores a la carrera, conformidad del equipo, asesoramiento técnico y directrices. Reportará todas las infracciones relacionadas con la seguridad o la técnica al Comisario de Carrera.
- 3.2.3** Director de Carrera: El Director de Carrera es el juez de todas las operaciones de la pista. Tomará todas las decisiones, incluyendo, entre otras, las relativas a seguridad, competencia, medidas disciplinarias, interpretación de las normas, legalidad, conformidad, etc. El Director de Carrera podrá designar asistentes en cualquier momento para que lo asistan en las funciones que le corresponden.
- 3.2.4** Arrancador/Abanderado Principal: supervisa la superficie de la carrera durante la competición, además de dar las banderas más importantes a los pilotos: verde, media carrera, dos vueltas para el final, una vuelta para el final y meta. Las banderas roja, amarilla y negra se darán SOLO por decisión del Director de Carrera. Tanto el Arrancador/Abanderado principal como el Director de Carrera tienen la autoridad para declarar la "suspensión de la largada" en la largada inicial de cualquier evento.
- 3.2.5** Oficiales de Grid: Supervisan todas las operaciones en el grid.
- 3.2.6** Otros Oficiales: Es decisión exclusiva del Comisario de Carrera designar a otros oficiales, como, entre otros, los encargados de la zona de boxes, la superficie de la carrera, el cronometraje, las inspecciones técnicas, el registro, etc.
- 3.2.7** Asistencia médica: Un Director Médico designado por la ROK Cup supervisa toda la asistencia médica durante el evento. Él o sus designados (médicos, paramédicos y técnicos de emergencias médicas) son los ÚNICOS autorizados para atender a los pilotos que hayan sufrido un accidente. El Director Médico coordinará con el Director de Carrera cuándo será seguro y apropiado volver a competir.
- 3.2.8** Si algún piloto desobedece las instrucciones de un Oficial o Comisario de Carrera, estará sujeto a una penalización.

3.3 ESTRUCTURA DE PUNTOS

- 3.3.1** Consulte las normas suplementarias del evento para conocer el sistema de puntos de cada evento de la ROK Cup USA.
- 3.3.2** Si un piloto recibe la aprobación para cambiar de la Clase A a la Clase B, los puntos obtenidos en la Clase A NO se transferirán a la Clase B.

3.4 DESIGNADO PARTICIPANTE DEL EQUIPO

- 3.4.1** Cada equipo designará a un "Participante /Designado Oficial". Esta es la única persona autorizada a tratar reclamaciones y apelaciones con los oficiales de la Copa ROK o acceder a la oficina de comisarios de carrera. Esta persona debe saber el número de kart, el nombre del piloto y el incidente (tiempo aproximado, vuelta, sesión, etc.) sobre el que pregunta antes de llegar a la oficina de comisarios de carrera.
- 3.4.2** Los pilotos/inscritos "independientes" pueden representarse a sí mismos; sin embargo, se recomienda buscar a una persona externa con conocimiento de las normas/procedimientos, o a un Participante Oficial de un equipo que el piloto independiente conozca, para que lo represente.
- 3.4.3** Solo una persona por incidente, reclamación, apelación, etc., podrá reunirse con los Comisarios de la ROK Cup. NO se permitirá la entrada de personas adicionales a las oficinas de los Comisarios. Cualquier persona adicional presente resultará en la ANULACIÓN de la reclamación/apelación, etc., sin posibilidad de recurso.
- 3.4.4** Se notificará al Designado Participante del Equipo sobre una penalización relacionada con uno de sus pilotos y/o se le citará a la oficina de los Comisarios de Carrera, ya sea electrónicamente o por escrito.

4. PROCEDIMIENTOS DE LA CARRERA

4.1 GENERALIDADES

- 4.1.1** El formato del Evento se especificará en la "Estructura de la Serie". Véase el sitio web de ROK CUP USA para obtener más información.
- 4.1.2** A discreción exclusiva del Director de Carrera, por razones de seguridad, un Evento podría requerir la formación de "Grupos de Pilotos": los grupos se dividirán en grupos iguales, si es posible, mediante un

proceso de selección aleatorio en presencia de al menos un Oficial antes de los entrenamientos libres, y se mantendrán sin cambios para los entrenamientos clasificatorios.

- 4.1.3** Si un Piloto no registra tiempo ni completa vueltas, tomará la largada al final del grid para la siguiente sesión en pista. Si varios pilotos se encuentran en esa situación, sus posiciones de largada se decidirán mediante un proceso de selección aleatorio a través del sistema de cronometraje.
- 4.1.4** Al finalizar los entrenamientos, los pilotos podrán dividirse en grupos para las clasificatorias si es necesario. El número de pilotos por grupo quedará a discreción del Director de Carrera. Cada grupo deberá competir contra todos los demás.
- 4.1.5** Por ejemplo, en el caso de una división de pilotos en 4 grupos, el piloto clasificado en primer lugar en los entrenamientos clasificará en el grupo A, el piloto clasificado en segundo lugar en los entrenamientos clasificará en el grupo B, el tercero en el grupo C, el cuarto en el grupo D, el quinto en el grupo A, el sexto en el grupo B, el séptimo en el grupo C, el octavo en el grupo D, y así sucesivamente.
- 4.1.6** Cada grupo competirá contra los demás grupos, es decir: A contra B, A contra C, A contra D, B contra C, B contra D y C contra D, lo que supone un total de seis series clasificatorias.
- 4.1.7** Para los heats, la puntuación se otorgará de la siguiente manera: 0 puntos al 1.er puesto, 2 puntos al 2.º puesto, 3 puntos al 3.er puesto, y así sucesivamente, según una progresión creciente de un punto por puesto.
- 4.1.8** Si un piloto no toma la largada en un heat, recibirá la cantidad de puntos igual al número de participantes más 1 (30 inscritos = 31 puntos).
- 4.1.9** Si un piloto ha sido expulsado o se le ha impuesto una bandera negra, recibirá una puntuación igual al número de participantes de los grupos A y B más 2.
- 4.1.10** Cualquier piloto que no haya completado todas las vueltas programadas, incluso si no ha finalizado la clasificatoria, se clasificará según el número de vueltas que haya completado.
- 4.1.11** Al final de los heats, se establecerá una clasificación intermedia. Los posibles empates entre dos o más pilotos se resolverán según su clasificación en la Clasificación final.
- 4.1.12** Los pilotos clasificados, según la capacidad máxima de la pista, se clasificarán para la fase final. Los pilotos no clasificados podrán participar en una Clasificatoria de última oportunidad.
- 4.1.13** Interrupción de los entrenamientos: Los oficiales podrán interrumpir los entrenamientos con la frecuencia y el tiempo que consideren necesarios para despejar la pista o retirar karts. Además, si, a juicio del oficial, un piloto provoca deliberadamente la parada, podrá ser penalizado. El cronómetro podrá seguir corriendo durante el proceso de despeje de la pista; si se agota el tiempo asignado, antes de que la pista esté despejada, la sesión finalizará. No se harán consideraciones a los grupos que cedan tiempo de práctica debido a la necesidad de despejar la pista, a discreción de los oficiales de carrera.
- 4.1.14** Karts inmóviles: El piloto debe permanecer presente en la pista con su kart durante toda la sesión. En caso de que su kart se inmovilice, a menos que los oficiales de pista indiquen lo contrario por razones de seguridad o médicas, los mecánicos no podrán recuperar los karts averiados.
- 4.1.15** Cronometraje y Puntuación: Las pistas no tienen que estar equipadas con bandas magnéticas ni balizas para la adquisición de datos personales. Si el piloto desea utilizar una baliza, esta solo podrá colocarse junto a la pista con el permiso del oficial de pista y en una zona designada. Queda estrictamente prohibida la colocación de balizas adicionales. Los datos personales de un piloto nunca se tendrán en cuenta para la puntuación oficial.
- 4.1.16** Regla de Agrupación del 101%: Si una clase se divide en más de un grupo clasificatorio, y estos grupos salen a la pista con condiciones de pista significativamente diferentes, y estas condiciones provocan una diferencia de más del 101% entre los tiempos de vuelta más rápidos de cada grupo, se aplicará la siguiente fórmula de alineación:
- El primer puesto será para el tiempo más rápido del grupo más rápido (más rápido en general).
 - El segundo puesto será para el tiempo más rápido del grupo más lento.
 - El tercer puesto será para el segundo tiempo más rápido del grupo más rápido.
 - El cuarto puesto será para el segundo tiempo más rápido del grupo más lento, ---El quinto puesto será para el tercer tiempo más rápido del grupo más rápido, ---Y así sucesivamente con los demás grupos.
- La decisión de determinar si la diferencia se debe a las condiciones de la pista queda a discreción del Director de Carrera y no puede ser objeto de reclamación.
- 4.1.17** Trazado y límites de la pista: Todos los competidores deberán respetar el trazado y la rotación de la pista, evitando cruzar bordillos o evitar pilones. Cortar la pista o ignorar el trazado de la pista resultará en penalizaciones o descalificación; esto es una cuestión de seguridad. Esto incluye las vueltas de

formación y la vuelta de enfriamiento después de agitar la bandera a cuadros. La pista está delimitada por líneas blancas u otros métodos de señalización, y no se podrá correr fuera de estas líneas. Si algún piloto excede el límite de la pista definido para obtener ventaja, estará sujeto a una penalización a discreción de los oficiales de pista.

- 4.1.18** Disminución de la velocidad o detención en la pista: Si el kart de un piloto reduce su velocidad durante los entrenamientos o una carrera debido a problemas mecánicos, o para salir del circuito, el piloto deberá levantar la mano por encima de la cabeza y saludar con la mano para alertar a los demás pilotos que se encuentren detrás. Si un kart se detiene por completo en la pista durante una práctica o una carrera, el piloto deberá levantar las manos y saludar con la mano para alertar a los demás pilotos. Cuando sea seguro hacerlo, el piloto deberá salir del kart y retirarlo de la pista.
- 4.1.19** Competidor rezagado: Un piloto que esté siendo rezagado deberá ceder a los karts líderes la línea de carrera preferida para completar el adelantamiento. El Director de Carrera tiene derecho a retirar de la pista cualquier kart rezagado para preservar la seguridad y la calidad de la carrera.
- 4.1.20** Si dos o más pilotos están en la pista por sus propios medios y no completan una vuelta completa, su orden de llegada se determinará a partir del orden de grid después de que se haya aplicado el DNF [del inglés Do not finish- no terminó].
- 4.1.21** Si dos o más pilotos no pueden terminar la carrera y sufren una avería en la misma vuelta, terminarán por cruce de la última vuelta.
- 4.1.22** Heats Progresivos: El orden de llegada del piloto en el primer heat determinará su orden de largada para la siguiente. Los puntos del piloto se sumarán en todos los heats y determinarán su posición de largada en la final.
- 4.1.23** Heats No Progresivos: La posición de largada del piloto en todos los heats se determinará mediante la clasificación. Los puntos de cada piloto se sumarán en todos los heats y determinarán su posición de largada en la prefinal.

4.2 CLASIFICACIONES

- 4.2.1** Solo se realizará una sesión de clasificación por grupo, a menos que se especifique lo contrario en la "Estructura de la Serie".
- 4.2.2** La asignación de tiempo para la clasificación comienza en cuanto se publica el grid.
- 4.2.3** Se contabiliza cualquier vuelta completa. El tiempo que se conserva es el de la mejor vuelta completada. Los empates se decidirán por el segundo mejor tiempo de cada piloto, y así sucesivamente en caso de empates posteriores. La clasificación final de la sesión de clasificación se establecerá de la siguiente manera: Si solo hay un grupo de pilotos, el grid se formará según el mejor tiempo conseguido por cada uno. Se combinarán dos grupos de pilotos según el mejor tiempo conseguido.
Si no se tiene en cuenta el tiempo de un piloto, este tomará la largada al final del grid. Si varios pilotos se encuentran en esa situación, sus posiciones de largada se decidirán mediante un sistema de cronometraje aleatorio.
- 4.2.4** Clasificatoria de Última Oportunidad (LCQ [del inglés - Last Chance Qualifier]): Si se ha establecido una LCQ, según la Estructura de la Serie, un número definido de pilotos que no clasifiquen directamente a la prefinal después de las prácticas de clasificación y los heats, podrán participar en la LCQ. Esta carrera transferirá a un número definido de pilotos a la prefinal. El número de vueltas se determinará según la longitud de la pista, según lo determinen los Oficiales de Carrera. Cuando las prefinals y las finales estén limitadas a 34 pilotos, los 28 mejores pilotos después de los heats avanzarán a la prefinal. El resto de los pilotos participarán en la LCQ, y los 6 primeros se trasladarán al final de la línea de largada para la prefinal. Este número está sujeto a cambios según la estructura de la serie.

4.3 GRID DE LARGADA

- 4.3.1** Al finalizar la Sesión de Clasificación final, se publicará oficialmente la lista de pilotos clasificados, así como los grids de largada. Solo estos pilotos podrán tomar la largada de las series y/o de la fase final, la prefinal y la final.
- 4.3.2** Cualquier participante cuyo kart no pueda largar por cualquier motivo o que tenga motivos fundados para creer que su kart no estará listo para largar, DEBE informar al Oficial a cargo del Grid, quien a su vez deberá informar al Director de Carrera y/o al departamento de cronometraje y puntuación tan pronto como tenga la oportunidad.
- 4.3.3** El piloto que largue desde la pole position de cada grid comenzará la carrera desde la posición designada por el Director de Carrera.

- 4.3.4** El piloto que ocupe la pole position de cada grid podrá elegir la pole position (a la izquierda o a la derecha de la pista), siempre que informe al Director de Carrera en cuanto llegue a la zona de pre-grid. Esta decisión SOLO modificará la primera fila. Si un piloto decide moverse, deberá permanecer en esa posición durante el resto de los heats.
- 4.3.5** Quiet Pit [Box Silencioso]: Se podrá establecer un punto designado y claramente marcado en la pista en el área que rodea el grid de largada. El *Quiet pit* estará vigente desde este punto hasta que el piloto llegue al grid de largada. No se podrá arrancar ni acelerar ningún motor más allá de este punto.
- 4.3.6** Los pilotos y los karts deberán estar dentro de la zona de grid antes de que se dé la señal de largada de "1 minuto". En ese momento, el Supervisor de Grid anunciará: "Grid cerrado. 1-minuto".
- 4.3.7** No se permitirá que ningún kart salga de la zona de grid hacia la pista una vez que el piloto que haya obtenido la pole position haya cruzado la línea de demarcación en la vuelta de formación. Sin embargo, si se cancela la largada y se envía a los participantes a otra vuelta de formación, un piloto podrá abandonar el grid hasta que el piloto que haya obtenido la pole position vuelva a llegar a la línea de demarcación.

4.4 PROCEDIMIENTOS DE LARGADA

- 4.4.1** La señal de largada se dará mediante luces o bandera verde, a discreción exclusiva del Director de Carrera o del Arrancador.
- 4.4.2** Se pintará una línea 25 m delante de la línea de largada. Los pilotos tienen prohibido acelerar antes de cruzar dicha línea. Para las largadas lanzadas, esta línea también estará representada por una fila de conos blandos (un cono a cada lado de la pista).
- 4.4.3** En cuanto un piloto abandone el grid, estará a las órdenes del Director de Carrera y no podrá recibir ayuda externa. Cualquier piloto que no se haya presentado a las órdenes del Director de Carrera a tiempo con su kart en buen estado podrá abandonar la zona de grid únicamente a las órdenes del Director de Carrera o del Oficial a cargo de la misma.
- 4.4.4** Los karts deberán cubrir al menos una vuelta de formación antes de la largada. Está prohibido adelantar a otro piloto durante la vuelta de formación y resultará en una penalización del Director de Carrera.
- 4.4.5** Si el kart de un piloto resulta dañado por un error de otro, el Director de Carrera podrá detener la vuelta de formación y reiniciar la largada según el grid original o permitir que el piloto afectado recupere su posición.
- 4.4.6** El Arrancador dará la **señal** de largada tan pronto como esté conforme con la formación.
- 4.4.7** **En caso de "largada en falso", se pondrá en marcha el cronómetro.**
- 4.4.8** En caso de repetidas largadas en falso o incidentes durante la(s) vuelta(s) de formación, el Director de Carrera podrá detener el procedimiento de largada mediante la bandera roja. El Director de Carrera podrá penalizar a los pilotos infractores. Se iniciará un nuevo procedimiento inmediatamente o en un plazo de 30 minutos, según las circunstancias. El grid de largada será el mismo que el del procedimiento inicial. Todos los pilotos presentes en la zona de largada o en la Zona de Reparación antes de que se detuviera el procedimiento podrán tomar la largada de la nueva vuelta de formación.
- 4.4.9** Cualquier intento de adelantar la largada o retrasarla será sancionado como corresponda.
- 4.4.10** Una vez dada la largada, se aplican las condiciones de carrera y, independientemente de la posición del kart en la pista, está prohibido prestarle asistencia, excepto para estacionarlo en un lugar seguro.
- 4.4.11** Largadas detenidas: Se podrán dar una o más vueltas de calentamiento. Al finalizar la vuelta de formación, los pilotos avanzarán a velocidad reducida y se dirigirán a su casilla de grid designada en dos filas, deteniéndose completamente y esperando la señal de largada. Es responsabilidad del piloto conocer su posición correcta. Los pilotos deben estar parados en su casilla de grid correspondiente al inicio de la largada detenida. Cualquier piloto que se mueva dentro o fuera de la casilla una vez iniciada la largada y antes de la bandera verde podrá ser penalizado por adelantar la largada.
- 4.4.12** Si un piloto se cala el motor o presenta otros problemas mecánicos que impidan una largada segura, el procedimiento de largada podrá ser abortado y los pilotos serán enviados a dar otra vuelta de formación. El/los piloto/s responsable/s de la largada a la que se le indique que se retire deberá/n ceder su posición de largada original y moverse al final del grid y las posiciones de largada que se hayan cedido quedarán vacías.
- 4.4.13** Largadas lanzadas: Se podrán realizar una o más vueltas de calentamiento. Al final de la vuelta de formación, los pilotos se dirigirán a velocidad reducida hacia la línea de largada, alineados en dos carriles de karts. Cuando los karts se acerquen al Arrancador, DEBEN mantener su posición hasta que se dé la señal de largada con la bandera/luz verde. Si el Arrancador no está satisfecho con el procedimiento, encenderá la bandera/luz amarilla, lo que significa que deberá completar otra vuelta de

formación. Un piloto retrasado tendrá la posibilidad de recuperar su posición en el grid de largada solo si esta maniobra no obstaculiza a los demás pilotos y, en todos los casos, antes de alcanzar la línea de compromiso roja, que se mostrará en la pista y será indicada por el Director de Carrera en la reunión informativa. Si el piloto no puede alcanzar su posición en el grid de largada antes de la línea de compromiso roja, deberá colocarse en cualquier posición disponible antes de dicha línea.

- 4.4.14** El Director de Carrera podrá utilizar cualquier sistema de vídeo o electrónico que pueda ayudarlo a tomar una decisión. Las decisiones del Director de Carrera son definitivas. Cualquier infracción de las disposiciones relativas al procedimiento de largada podrá conllevar la exclusión del piloto en cuestión del Evento o cualquier otra penalización decidida por el Director de Carrera.
- 4.4.15** No se permiten golpes, empujones ni contacto. Los oficiales de carrera deben poder ver claramente el espacio entre las defensas de todos los competidores o se les podrá aplicar una penalización. Si un piloto es empujado, debe levantar la mano para indicar a los oficiales que lo están empujando.
- 4.4.16** El piloto que no larga de la pole no podrá cruzar la línea de aceleración por delante del que ocupa la pole.
- 4.4.17** Líneas de tranvía - se aplicará una penalización de 2 posiciones por 2 ruedas fuera de las líneas de tranvía; una penalización de 5 posiciones por 4 ruedas fuera de las líneas de tranvía en el momento de la bandera verde.
- 4.4.18** La primera fila tendrá dos oportunidades para largar correctamente, tras las cuales, a discreción del Director de Carrera, a uno o ambos pilotos de la primera fila se les descontará una posición, dependiendo de la gravedad de la infracción, o se les podrá ordenar que sean reemplazados por la fila posterior.
- 4.4.19** Reincorporación a la pista tras ser liberado: un piloto podrá intentar reincorporarse a la carrera después de que se haya liberado el grid, a menos que un oficial de carrera le indique lo contrario. Sin embargo, si no se reinicia de forma segura antes de que la pista reciba la bandera verde, se le ordenará que salga del circuito de forma segura durante el evento competitivo.
- 4.4.20** Pruebas de video: Un piloto no puede solicitar ver las imágenes, pero los oficiales pueden, como cortesía, mostrarle las que respalden su decisión. Los oficiales tienen derecho a solicitar videos de las cámaras de los piloto; no proporcionarlos puede resultar en una penalización.

4.5 DETENCIÓN DE UNA CARRERA

- 4.5.1** En caso de que sea necesario detener la carrera, el heat, la clasificación o los entrenamientos debido a un accidente o a condiciones meteorológicas que hagan peligrosa la continuidad del circuito, el Director de Carrera ordenará que se muestre una bandera roja en la línea de largada meta. Simultáneamente, se mostrarán banderas rojas en los puestos de los Oficiales provistos de estas banderas. La decisión de detener la carrera o los entrenamientos SOLO podrá ser tomada por el Director de Carrera.
- 4.5.2** Si se da la señal para detener la carrera durante los entrenamientos o la clasificación, los pilotos deberán detenerse lo más rápido y seguro posible. Los pilotos recibirán instrucciones del Director de Carrera una vez atendida la emergencia.
- 4.5.3** Durante los heats, las carreras preliminares o las finales, todos los pilotos deberán detenerse lo más rápido y seguro posible. Los pilotos recibirán instrucciones del Director de Carrera una vez atendida la emergencia. La clasificación del heat o prefinal será la obtenida al final de la vuelta anterior a aquella en la que se dio la señal de detención.
- 4.5.4** Si se completó menos del 50 % de la distancia programada para el heat, prefinal o final (redondeada al número entero de vueltas superior más cercano), el heat, la prefinal o final deberá reiniciarse dentro de los 30 minutos, si es posible. Las reanudaciones se realizarán en una sola línea. Si se completó el 50 % o más de la distancia programada para el heat o la prefinal (redondeada al número entero de vueltas más cercano), el heat, la prefinal o la final se considerarán completadas.
- 4.5.5** Si por alguna razón la carrera no pudiera completarse a la distancia programada para la final, los pilotos recibirán la misma puntuación del Campeonato como si la carrera hubiera completado la distancia total originalmente programada.
- 4.5.6** Si una carrera se detiene debido a condiciones meteorológicas adversas, en cualquier caso, y solo para una carrera, los oficiales de carrera concederán 15 minutos para realizar cualquier ajuste a los karts, dentro del reglamento técnico, y solo en un entorno controlado, según las instrucciones de los oficiales de carrera. No se permitirán motores de reserva en esta condición. Los oficiales de carrera podrán adelantar el programa al siguiente grupo durante este tiempo de interrupción.

4.5.7 Carrera en mojado: Durante cualquier sesión oficial en pista, está prohibido el uso de llantas de lluvia hasta que los Oficiales de Carrera declaren una "Carrera en mojado". A partir de ese momento, y durante el resto del día, el uso de llantas de lluvia o lisas quedará a discreción del piloto. Se aplicará una reducción del 20% en las vueltas o en la carrera cronometrada a discreción del Director de Carrera o del Comisario de Carrera. Si se declara una "Carrera en mojado" después de que haya comenzado el horario de la carrera, se podrá conceder un retraso de HASTA 15 minutos para el primer grupo afectado, y los pilotos podrán decidir y cambiar sus llantas si así lo desean. No se concederán más retrasos en el horario. Los pilotos podrán entrar en el grid con llantas lisas y llantas en mojado. Se permite la instalación en el grid.

4.6 REINICIO DE UNA CARRERA

- 4.6.1** Está prohibido trabajar en los karts, salvo que el Director de Carrera decida lo contrario.
- 4.6.2** No se permite el repostaje, salvo que el Director de Carrera decida lo contrario.
- 4.6.3** Si se han completado menos de 2 vueltas, se podrá dar una nueva largada dentro de los 30 minutos posteriores a la presentación de la bandera roja. La duración de la nueva carrera será la distancia total de la carrera original. La largada original se considerará nula. El grid de largada será el mismo que el de la carrera original y el reinicio será en doble fila.
- 4.6.4** Si se han completado menos de 2 vueltas, los pilotos que hayan cruzado la línea de meta al final de la vuelta anterior a aquella en la que se detuvo la carrera y quienes se encontraban en la Zona de Reparaciones cuando se mostró la bandera roja podrán reanudar la carrera con su kart original.
- 4.6.5** Si se han completado más de 2 vueltas, se podrá dar una nueva largada dentro de los 30 minutos posteriores a la presentación de la bandera roja. La duración de la nueva carrera será igual a la diferencia entre el número de vueltas programadas y el número de vueltas completadas antes de la bandera roja.
- 4.6.6** Si se han completado más de 2 vueltas, los pilotos que hayan cruzado la línea de meta al final de la vuelta anterior a la de la interrupción de la carrera al aparecer la bandera roja podrán tomar la nueva largada con su kart original.
- 4.6.7** Si se han completado más de 2 vueltas, los pilotos que se encontraban en la zona de reparaciones al momento de la detención de la carrera no podrán participar en las vueltas restantes.
- 4.6.8** Permisos: Se podrá introducir equipo de repuesto a discreción de los oficiales de carrera. Los oficiales podrán permitir que un piloto y su mecánico reemplacen únicamente las piezas dañadas; no se permiten ajustes de puesta a punto. Las piezas reemplazadas deben "ser iguales"; por ejemplo, el eje debe reemplazarse con la misma rigidez que el dañado. Bajo ninguna circunstancia se podrá "introducir" ningún objeto en la zona controlada por terceros, bajo pena de exclusión para el resto de la carrera. Todas las piezas de repuesto se pueden obtener y enviar al área de Post-Tech. El repostaje de combustible solo se permitirá en caso de relargada completa y bajo la supervisión de los oficiales de carrera. La presión de las llantas podrá ajustarse en estas circunstancias. No se permitirán cambios de chasis ni de motor después de que se hayan dado las órdenes de largada original.
- 4.6.9** Las plazas desocupadas en el grid permanecerán vacías. **Es responsabilidad de los pilotos situados al lado y detrás de la plaza vacía mantenerla hasta el inicio de la carrera.**
- 4.6.10** Las posiciones en el grid se determinarán según el orden de llegada al final de la vuelta anterior a la de la parada. El reinicio de la carrera será en fila india.
- 4.6.11** El resultado de una carrera detenida y reiniciada es la posición final en la línea de meta del último tramo.

4.7 FINAL

- 4.7.1** La señal que indica el final de la carrera se dará en la línea de meta tan pronto como el kart líder haya completado la distancia completa de la carrera o el tiempo máximo programado.
- 4.7.2** Si, por cualquier motivo, la bandera a cuadros se despliega antes de la duración prevista de la carrera, esta finalizará cuando el kart líder haya pasado la línea de meta antes de la presentación de la bandera a cuadros. Si, por cualquier motivo, la bandera a cuadros se despliega con retraso, la carrera finalizará a la hora prevista.
- 4.7.3** Tras recibir la señal de final de carrera, todos los karts DEBEN salir de la pista sin detenerse y sin asistencia, salvo la de los Oficiales si es necesario.
- 4.7.4** Cualquier kart clasificado que no pueda salir por sus propios medios quedará bajo el control exclusivo de los Oficiales, quienes supervisarán su traslado a la báscula.

- 4.7.5** Los karts DNF en pista estarán sujetos a las penalizaciones correspondientes; esto incluye penalizaciones por sistema retráctil [*push back bumpers*], documentadas por los Oficiales de ROK Cup en la pista o en la zona de báscula donde se descargan los karts DNF.
- 4.7.6** Los karts DEBEN terminar la carrera con toda la carrocería instalada, incluido la defensa trasera, ~~tal como se instaló antes del inicio de la sesión~~. La ausencia de una bandera negra no exime al piloto de su responsabilidad de tener la carrocería instalada ~~ni implica una penalización ni una non-call [no llamada]~~. En última instancia, queda a discreción del Director de Carrera penalizar o no al piloto.
- 4.7.7** Báscula: El organizador colocará la báscula al final del carril de salida, cerca del área de Post-Tech, para garantizar el control y proporcionar personal suficiente para gestionar el procedimiento. Los mecánicos no podrán acceder a los karts hasta que finalice el pesaje, a menos que lo autorice un oficial de carrera. Al finalizar el Entrenamiento "*Happy Hour*", la Clasificación, Heats, Prefinal y Final, los pilotos deberán pasar por la báscula. Si el kart no puede llegar a la zona de pesaje por sus propios medios, quedará bajo el control exclusivo de los oficiales, quienes lo llevarán o harán que lo lleven. El piloto deberá presentarse en la zona de pesaje tan pronto como regrese a la báscula para que se registre su peso. Los oficiales de carrera se reservan el derecho de no permitir que los karts se pesen por razones que se consideren necesarias. El kart debe pesarse tal como está al salir de la pista. Si el kart pierde alguna pieza durante la carrera o la vuelta de enfriamiento, dicha pieza no podrá reemplazarse antes de que el kart entre en la báscula y sea pesado. Las lecturas oficiales de la báscula serán consideradas oficiales y definitivas. Si un kart no alcanza el peso mínimo en su primer intento, se retirará de la báscula y se colocará a un lado. El piloto deberá permanecer con el kart bajo la supervisión de los oficiales. Todos los karts restantes en la pista deberán pesarse antes de un nuevo pesaje. Se deberá llamar inmediatamente a un comisario o a un oficial técnico a la zona de pesaje. La báscula se pondrá a cero y el kart y el piloto se volverán a colocar en la báscula para un nuevo intento de pesaje. El piloto deberá sentarse en el kart. Si el kart no alcanza el peso mínimo, el piloto será descalificado de la sesión de pista en curso. No se permitirán más intentos de pesaje después de que el piloto y el kart hayan sido pesados de nuevo por un comisario o un oficial técnico.
- 4.7.8** No se podrá añadir, colocar ni retirar del kart ninguna materia o sustancia sólida, líquida o gaseosa de ningún tipo antes del pesaje, excepto por un oficial si así lo requiere sus funciones.
- 4.7.9** Solo los oficiales podrán estar dentro o detrás de la zona de la báscula. No se permitirá ninguna intervención en dicha zona a menos que la autorice un oficial.
- 4.7.10** Subirse a la báscula en cualquier momento del evento supondrá la descalificación del competidor de la sesión de pista en curso. El conductor también será responsable de cualquier daño causado a la báscula al subirse a ella.
- 4.7.11** Los pilotos serán puntuados en el siguiente orden:
- Finalistas de la carrera
 - Pilotos clasificados como DNF (No terminó)
 - Pilotos clasificados como DNS (No largó)
 - Descalificados (DQ) Los pilotos descalificados recibirán 0 puntos.

4.8 PARC FERMÉ [Parque Cerrado]

- 4.8.1** Solo los Oficiales encargados de las verificaciones técnicas podrán acceder al Parc Fermé. No se podrá realizar ninguna intervención en el mismo sin la autorización de dichos Oficiales.
- 4.8.2** Tan pronto como se despliegue la bandera a cuadros (Llegada), se aplicará el reglamento del Parc Fermé en la zona comprendida entre la Línea de Meta y la entrada al mismo.
- 4.8.3** El Parc Fermé deberá ser lo suficientemente amplio y protegido como para garantizar que ninguna persona no autorizada pueda acceder a él.

4.9 INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES

- 4.9.1** Todas las clasificaciones y resultados de los entrenamientos, la clasificación, los heats, la prefinal y la final de la carrera, así como cualquier decisión de los Oficiales del evento, se publicarán en el tablón de anuncios oficial en el Discord de ROK Cup (<https://discord.gg/DTf2tvBQ>) o en el **chat grupal de WhatsApp del evento o series**.

4.10 PENALIZACIONES

4.10.1 Las penalizaciones quedan a discreción exclusiva del Director de Carrera, como se indica a continuación:

4.10.2 Amonestación verbal (incluida una bandera negra enrollada y apuntada).

4.10.3 Multas monetarias.

4.10.4 Cancelación del tiempo de entrenamiento.

4.10.5 Penalización de una posición.

4.10.6 Penalización de tres posiciones.

4.10.7 Penalización de cinco posiciones.

4.10.8 Penalización de diez posiciones.

4.10.9 Penalización de **dos**, tres, cinco, diez, treinta o sesenta segundos; **la duración queda a discreción del director de carrera.**

4.10.10 Traslado al final del grid.

4.10.11 Descalificación del heat, prefinal y/o final.

4.10.12 Suspensión por una o más carreras.

4.10.13 Suspensión para TODOS los eventos de la ROK Cup USA.

4.10.14 Los pilotos descalificados, suspendidos o vetados perderán todos los puntos y premios.

4.10.15 Los oficiales podrán aplicar penalizaciones de tiempo si es necesario, que no se limitan a penalizaciones por posición.

4.10.16 **Si un piloto recibe una penalización en pista, se le notificará a través de la aplicación "Alpha Race Hub" (disponible para Apple y Android [el canal de resultados-y-penalizaciones](#)), de Discord de ROK Cup USA, o se le entregará un formulario de reconocimiento de penalización en la báscula. En ese momento, se le pedirá al piloto que firme el formulario de penalización, como reconocimiento de que recibe una penalización (no como confesión de culpabilidad). ROK CUP USA no está obligada a completar un formulario escrito, pero hará todo lo posible por informar a los pilotos sobre cualquier penalización antes de salir de la báscula. Los pilotos siempre deben consultar los resultados oficiales para confirmarlo.**

4.10.17 Si el piloto desea una aclaración sobre la penalización que recibe, **su representante designado del equipo** puede consultar en la oficina del comisario **(pero no necesariamente con un comisario de carrera en persona)** los detalles de la misma. Si un piloto desea protestar una penalización, tendrá 30 minutos **a partir de la publicación de la(s) penalización(es)/resultados oficiales** para presentar un formulario de reclamación en la oficina de comisarios de carrera.

4.11 Penalizaciones comunes/estándar/sugeridas.

4.11.1 Todos los niveles de penalización quedan a discreción del director de carrera y los comisarios de carrera.

4.11.2 Incumplimiento de TODAS las especificaciones técnicas: Descalificación de la sesión anterior. Esto incluye las especificaciones técnicas de chasis, motor, llantas y combustible.

4.11.3 Básculas (peso inferior al normal o no pesa): Descalificación de la sesión anterior **en eventos "nacionales"; eventos locales/regionales opción: -5 posiciones más -1 posición por libra de peso inferior al permitido.**

4.11.4 El contacto evitable durante los entrenamientos, la clasificación o una sesión de carrera podría resultar en una penalización **~~de al menos dos (2) posiciones y una penalización máxima de 30 segundos.~~** Esta penalización varía según la gravedad y el criterio del director y los comisarios de carrera.

4.11.5 Obstáculo/Virar/Bloquear: Hasta una penalización de dos (2) posiciones por incidente. Si un piloto tiene tres incidentes de Obstáculo/Virar/Bloquear durante el mismo fin de semana, será descalificado del evento y perderá todos los puntos.

4.11.6 Sistema retráctil [*Push back bumpers*]; Las penalizaciones en pista no son protestables:

- **Calificación: cualquier empuje equivale a la pérdida de la vuelta más rápida.**
- **50% o menos: 2 segundos de penalización.**
- **Más del 50%: 5 segundos de penalización.**

4.11.7 Contacto que resulta en pérdida/ganancia de posiciones: El kart que inicia el contacto se clasificará detrás del kart contactado, **a menos que** a) las posiciones del kart que inicia el contacto y las del kart contactado estén invertidas en la pista, o b) el kart contactado continúe, pero posteriormente se retire de la sesión debido a un problema/incidente no relacionado. **La carga de la prueba recae en el piloto penalizado, quien deberá demostrar que, después de la sesión, cambió de posición o abandonó la sesión tras el incidente con el piloto penalizado.**

- 4.11.8 Contacto que resulta en la eliminación de un competidor: El Kart que inicia el contacto se puntúa **después del competidor eliminado** (conserva los puntos).
- 4.11.9 **"Euro Serve": Descalificación de la sesión.**
- 4.11.10 Ignorar las órdenes de los oficiales de pista: Descalificación de la sesión.
- 4.11.11 Adelantar bajo bandera amarilla: **igual al número de pilotos adelantados (sin incluir a los involucrados en el accidente); pérdida de la vuelta más rápida en la clasificación o penalización de 10 segundos durante las sesiones de carrera.**
- 4.11.12 Contacto después de la bandera a cuadros: Descalificación de la sesión.
- 4.11.13 Avanzar más allá de la demarcación: Penalización de diez (10) segundos.
- 4.11.14 Dos ruedas fuera de las líneas de tranvía: Penalización de dos (2) posiciones.
- 4.11.15 Cuatro ruedas fuera de las líneas de tranvía: Penalización de cinco (5) posiciones.
- 4.11.16 Movimiento dentro del box (largadas detenidas): Penalización de tres (3) segundos.
- 4.11.17 Largada con Ventaja: Penalización de cinco (5) segundos.
- 4.11.18 Salir de la pitas/Ignorar los límites de la pista **(incluso antes de que se dé la bandera verde):** Penalización de diez (10) segundos, **hasta descalificación si se percibe como una infracción de seguridad.** Esto no aplica para evitar un accidente/ trompo; sin embargo, se puede imponer un cambio o ajuste de posición.
- 4.11.19 Represalias: Descalificación del evento. El piloto deberá abandonar las instalaciones durante el resto del evento; esto aplica a las acciones realizadas dentro y fuera de la pista, y dentro o fuera de las instalaciones.

4.12 RECLAMACIONES Y APELACIONES

- 4.12.1 El derecho a reclamar corresponde EXCLUSIVAMENTE al **participante oficial que represente a su(s) piloto(s).**
- 4.12.2 Las reclamaciones DEBEN presentarse por escrito a la Oficina de Comisarios dentro de los 30 minutos posteriores a la publicación de los resultados de la clasificación, los heats, la prefinal y la final.
- 4.12.3 Si se le solicita, la negativa a firmar el formulario de penalización o el incumplimiento de los límites de tiempo revocarán cualquier derecho a reclamar.
- 4.12.4 Las reclamaciones DEBEN ir acompañadas de una cuota de \$200,00 pagada en efectivo. Si la reclamación resulta ganadora, se reembolsará la cuota de \$200,00.
- 4.12.5 La respuesta del Director de Carrera y del Comisario de Carrera a una reclamación es FINAL.
- 4.12.6 El derecho a apelar la decisión de un Director de Carrera o de un Comisario de Carrera corresponde EXCLUSIVAMENTE **al participante oficial de un piloto** y solo se permite apelar una final. Las decisiones sobre penalizaciones en la clasificación, heats y prefinal NO son apelables.
- 4.12.7 Las apelaciones DEBEN presentarse por escrito al Director de Carrera y a los Comisarios Deportivos, quienes las enviarán al "Comité de Apelaciones" dentro de los 30 minutos posteriores a la publicación de la clasificación de la Final.
- 4.12.8 Las apelaciones DEBEN ir acompañadas de una tarifa NO REEMBOLSABLE, independientemente del fallo, de \$1.000,00, pagadera en efectivo.
- 4.12.9 Los jueces del "Comité de Apelaciones" serán seleccionados por el promotor de la serie. Cualquier Oficial que haya participado en el incidente por el cual se presenta la Apelación no será elegible.
- 4.12.10 Las decisiones del "Comité de Apelaciones" se tomarán dentro de los 60 minutos posteriores a la presentación de la apelación. En este caso, las celebraciones en el podio no se suspenderán ni pospondrán por ninguna apelación pendiente de decisión.

4.13 Multas

- 4.13.1 Se podrá imponer una multa a todas las partes involucradas, incluyendo, entre otras, pilotos, participantes, miembros del equipo, oficiales, empleados, representantes, asociados u otros que no respeten las normas de este Reglamento o las prescripciones de los Oficiales del Evento. El Director de Carrera, el Director Técnico o el Comisario de Carrera podrán imponer dicha multa.
- 4.13.2 Todas las multas DEBEN pagarse al Promotor dentro de las 48 horas posteriores a su imposición. Sin embargo, las multas de \$300,00 o menos deberán pagarse de inmediato.
- 4.13.3 Las multas no pagadas resultarán en la exclusión del Participante y/o Piloto de los eventos de la ROK Cup USA.

4.14 DEFINICIONES

- 4.14.1 Impedimento: el acto de bloquear o impedir el paso a alguien o algo; cuando un piloto lento bloquea a otro

piloto que va en una vuelta rápida intentando marcar un tiempo y el conductor más lento, intencional o accidentalmente, interrumpe la vuelta del piloto más rápido frenando antes de tiempo, tomando la línea de conducción preferida, impidiéndole adelantar en una zona segura o dándole señales falsas que le obligan a desviar su trayectoria, lo que resulta en un tiempo de vuelta más lento.

4.14.2 Desvío: un cambio de dirección repentino e inesperado que no se realiza como reacción a las acciones de otro piloto y/o un cambio de dirección repentino e inesperado para intimidar o provocar un contacto con otro piloto.

4.14.3 Bloqueo: un segundo movimiento en reacción o anticipación a la acción de un piloto que va detrás. Ejemplo: salir de la Curva 1 por la línea de carrera preferida, pasar a la línea no preferida para entrar en la Curva 2 y luego regresar a la línea de entrada preferida para la Curva 2 cuando un competidor intenta adelantar activamente.

4.14.4 "Euro Serve" o "snaking": se define como una desviación rápida de la línea de carrera que afecta la capacidad de otro piloto para mantener su posición junto al piloto infractor o iniciar un adelantamiento.

4.14.5 Contacto Evitable: contacto que puede evitarse mediante una conducción responsable y técnicas de adelantamiento/técnicas de carrera adecuadas y seguras. La responsabilidad principal de evitar el contacto recae en el piloto que adelanta, y la responsabilidad secundaria en el/los piloto(s) que es(son) adelantado(s). Un piloto que no demuestre su responsabilidad e inicie una maniobra que resulte en contacto con otro(s) piloto(s) comete un contacto evitable. xz

4.14.6 Cortar la pista/Ignorar los límites de la pista: usar una zona no autorizada fuera de los límites normales de la pista para obtener una ventaja de tiempo o posición, incluso antes de que se dé la bandera verde. Esta zona se identificará en la reunión de pilotos, definida por marcadores de pista (pintura, césped, bordillos, conos, etc.), o será una zona por la que un "piloto razonable" no esperaría mejorar su tiempo o posición al pasar.

4.14.7 Represalia: un acto de venganza, a cualquier nivel, que consiste en tomar una acción debido a una acción previa de otro competidor.