



# REGLAMENTO DEPORTIVO DEL CAMPEONATO MADRILEÑO DE KARTING 2026

## ÍNDICE

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN .....	3
2. REGLAMENTO DEPORTIVO .....	3
2.1. CONDICIONES GENERALES.....	3
2.2. CATEGORÍAS Y CAMPEONATOS CONVOCADOS.....	3
2.3. ASPIRANTES, LICENCIAS Y PUNTUABILIDAD .....	4
2.4. INSCRIPCIONES.....	5
2.5. ACCESO A PARQUE CERRADO Y PITLANE.....	6
2.6. PUBLICIDAD.....	6
2.7. NÚMERO DE CARRERA Y NOMBRE DE PILOTO .....	6
2.8. PADDOCK .....	7
2.9. INCIDENTES, SANCIONES Y PENALIZACIONES.....	7
2.10. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS .....	8
2.11. VERIFICACIONES TÉCNICAS .....	9
2.12. NORMA DE DISTRIBUCIÓN DE NEUMÁTICOS. PARQUE DE NEUMÁTICOS.....	11
2.13. COMPOSICIÓN DE LA PRUEBA .....	12
2.14. KARTS ADMITIDOS EN PISTA.....	12
2.15. DISTANCIAS A RECORRER.....	13
2.16. CÓDIGO DE CONDUCTA EN PISTA.....	13
2.17. SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA) .....	14
2.18. ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS.....	15
2.19. PARRILLA DE SALIDA .....	15
2.20. PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA PARA <i>WARM-UP</i> , ENTRENAMIENTOS OFICIALES Y CARRERAS .....	15
2.21. CLASIFICACIÓN .....	16
2.22. DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS Y CLASIFICACIONES .....	16
3. REGLAMENTO TÉCNICO GENERAL .....	18
3.1. CONDICIONES GENERALES.....	18
3.2. CHASIS.....	18
3.3. ASIENTOS .....	18
3.4. RADIADORES .....	18
3.5. CONTROL DE NEUMÁTICOS .....	19
3.6. COMBUSTIBLE OFICIAL .....	19

3.7. EQUIPAMIENTO. INDUMENTARIA DE SEGURIDAD PARA LOS PILOTOS .....	19
3.8. CARENADO DELANTERO Y KIT DE MONTAJE CARENADO .....	21
3.9. MÉTODO DE CONTROL DEL PESO .....	21
4. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO MICROMAX INICIACIÓN.....	22
4.1. PILOTOS ADMITIDOS.....	22
4.2. NEUMÁTICOS .....	22
4.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO MICROMAX INICIACIÓN .....	22
5. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO MINIMAX .....	23
5.1. PILOTOS ADMITIDOS.....	23
5.2. NEUMÁTICOS .....	23
5.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO CADETE MINIMAX .....	23
5.4. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO MINI CEK.....	23
6. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO JUNIOR.....	24
6.1. PILOTOS ADMITIDOS.....	24
6.2. NEUMÁTICOS .....	24
6.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO JUNIOR X30.....	24
6.4. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO JUNIOR ROTAX .....	25
7. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR.....	25
7.1. PILOTOS ADMITIDOS.....	25
7.2. NEUMÁTICOS .....	26
7.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR X30.....	26
7.4. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR ROTAX MAX .....	26
8. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO DD2 Y DD2 MASTER.....	27
8.1. PILOTOS ADMITIDOS.....	27
8.2. NEUMÁTICOS .....	27
8.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DD2 y DD2 Master .....	28
9. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO KZ2 Y KZ2 SILVER .....	28
9.1. PILOTOS ADMITIDOS.....	28
9.2. NEUMÁTICOS .....	28
9.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR KZ2.....	29

## 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

- 1.1. El presente Reglamento Deportivo es de aplicación obligatoria para las pruebas de karting puntuables para el Campeonato Madrileño de Karting (CMK).
- 1.2. Las pruebas de karting que formen parte del Campeonato, se regirán en todos sus aspectos técnicos y deportivos por el reglamento de la FMA.
- 1.3. Los reglamentos técnicos de los motores IAME y KZ2 se regirán por toda la normativa de RFEDA 2026 (en adelante RFEDA) salvo lo indicado como norma particular en este documento específico.
- 1.4. La normativa técnica que regula para los motores Rotax en sus distintas evoluciones se regirá por los últimos reglamentos de cada tipo de motor de Korridas, salvo lo indicado como norma particular en este documento específico.

## 2. REGLAMENTO DEPORTIVO

### 2.1. CONDICIONES GENERALES

2.1.1. El orden de prelación de los diferentes reglamentos aplicables será el siguiente:

- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges Madrileños (PCCCTCM).
- El Reglamento Deportivo del Campeonato Madrileño de Karting, así como el Anexo de Penalizaciones.
- Las Prescripciones Comunes a Campeonatos, Copas y Trofeos de España (que sean de aplicación).
- Los Reglamentos Deportivos Campeonatos, Copas y Trofeos de España, que sean de aplicación.
- El Reglamento Particular de la prueba en cuanto no contradiga los textos de las normativas anteriores.

2.1.2. El CDI será de aplicación, con carácter prioritario, en los aspectos generales, de procedimiento, reclamaciones y apelaciones.

### 2.2. CATEGORÍAS Y CAMPEONATOS CONVOCADOS.

2.2.1. La FMA establece para el año 2026 los siguientes campeonatos de karting:

- Campeonato Rotax MicroMax Iniciación
- Campeonato Rotax MiniMax
- Campeonato Mini CEK
- Campeonato Junior X30 y Campeonato Junior Rotax
- Campeonato Senior X30 y Campeonato Senior Rotax Max
- Campeonato Rotax DD2
- Campeonato Rotax DD2 Master
- Campeonato KZ2
- Campeonato KZ2 Silver

2.2.2. Una categoría quedará constituida a partir de 5 pilotos inscritos en el campeonato.

2.2.3. El campeonato se compone de las pruebas que figuren en el calendario deportivo oficial de la FMA que se disputarán de la siguiente manera:

## SÁBADO

- Verificaciones de administrativas
- Verificaciones técnicas previas
- Entrenamientos libres.
- Briefing de todas las categorías
- Entrenamientos cronometrados

## DOMINGO

- Entrenamientos libres (*warm-up*)
- Foto grupal
- Carrera 1 y entrega de premios (al finalizar cada categoría)
- Carrera 2 y entrega de premios (al finalizar cada categoría)

## 2.3. ASPIRANTES, LICENCIAS Y PUNTUABILIDAD

2.3.1. Todos los deportistas deben estar en posesión de una licencia en el grado adecuado emitida o habilitada por la RFEDA o de una licencia extranjera en el grado adecuado que cumpla con lo establecido por la normativa nacional e internacional.

2.3.2. Los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FMA están reservados exclusivamente a concursantes y deportistas con licencia federativa en vigor, esto es, que estén adscritos a la FMA a través de los listados de federados.

2.3.3. Los concursantes y deportistas con licencia adscrita a la FMA puntúan y bloquean automáticamente en el CMK. Existe una excepción a este artículo aplicable en este reglamento y recogida en el artículo 11.2.4 de las PCCCTCM. En dicho artículo se estipula lo siguiente:

*Aquellos deportistas que cumplan las condiciones anteriores, pero no hayan participado en ninguna prueba durante toda la temporada, no podrán ni puntuar ni bloquear una vez se hayan disputado el 50% de las pruebas calendadas en el certamen para esa temporada (50% más una en el caso de certámenes con un número de pruebas impares).*

2.3.4. Podrán puntuar aquellos deportistas adscritos a otras federaciones distintas de la FMA cumpliendo con el Art 11.2. de las PCCCTCM. El resto de deportistas podrán participar, pero no puntuarán ni bloquearán resultados.

La solicitud deberá ir acompañada del abono de la cantidad de 50€ en concepto de derechos de participación por Campeonato. A partir de la segunda prueba en el calendario puntuable de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge, no se admitirán nuevas solicitudes de puntuabilidad para Pilotos o Copilotos de otras Federaciones. En el supuesto de no haber sido solicitada la puntuabilidad antes de la primera participación, el deportista no retendrá ni bloqueará los puntos de la prueba ya disputada en la que aún no puntuase.

2.3.5. Para las pruebas del CMK, todos los concursantes, clubes, oficiales, asistencias, etc. deberán estar en posesión de la licencia estatal correspondiente expedida o habilitada por la RFEDA o autonómica de la FMA.

## 2.4. INSCRIPCIONES

2.4.1. Para realizar la inscripción se debe contar con licencia federativa de concursante y de piloto. La licencia de concursante podrá ser de concursante individual, una copia de concursante colectivo a nombre del deportista o con cesión por prueba. En el último caso, será responsabilidad del inscrito facilitar el certificado de cesión de copia en cada prueba.

2.4.2. Los precios oficiales de los derechos de inscripción son los siguientes (no incluye los costes adicionales de licencias, neumáticos oficiales, ticket de entrenos de los sábados, alquiler de transponder, hospedaje, etc....)

- **580** euros el pack de derecho de inscripción al campeonato completo (cinco pruebas) en la primera fecha de apertura
- **145** euros los derechos de inscripción de cada prueba individual.

2.4.3. El proceso de inscripción al campeonato completo anual se realizará en los meses de enero a marzo de manera centralizada en la FMA para todos los pilotos participantes.

2.4.4. En estas cantidades no está incluida la solicitud de puntuabilidad para pilotos de otras Federaciones contemplado en el artículo 2.3.4.

2.4.5. No se devolverá el coste del derecho de inscripción anual salvo en los siguientes supuestos:

- a) Si la inscripción al campeonato completo a fecha de cierre no llega a 5 o más pilotos en la categoría del concursante, teniendo que reclamar la devolución en los 5 días siguientes a la publicación de la lista de inscritos anuales definitiva.
- b) Si la organización ejecuta su derecho de cancelar el campeonato o modificar el formato que se especifica en este reglamento cuando el resultado de la inscripción anual anticipada no llegue a 50 inscritos.

2.4.6. Para cada prueba, se abrirá un periodo de inscripción a la prueba individual desde el lunes de dos semanas anteriores a la semana de la prueba, hasta el viernes de la semana anterior a la prueba. En ese mismo periodo, se pedirá confirmación de asistencia, envío de la cesión de copia de la licencia de concursante (si aplica) y posibles cambios de material respecto a pruebas anteriores a los pilotos inscritos al campeonato anual, pero sin posibilidad de cambiar de categoría ni motorización.

2.4.7. Si una categoría no constituida como campeonato (mínimo de 5 inscritos) sí alcanzara el mínimo en una prueba en concreto, esta tendrá derecho al trofeo de cada prueba, pero no a los puntos al campeonato.

2.4.8. Debido a las limitaciones de la infraestructura de los circuitos que componen el campeonato y sus diferentes trazados de pista, existirá un límite máximo de inscripción de 34 pilotos por categoría (mixta) y de 156 pilotos participantes en cada prueba. La aceptación de las inscripciones se realizará por riguroso orden de llegada a la FMA.

## 2.5. ACCESO A PARQUE CERRADO Y PITLANE

- 2.5.1. El acceso al parque cerrado, pit lane y preparrilla estará limitado a una persona por cada piloto.
- 2.5.2. Se permitirá el acceso de una persona en calidad de jefe de equipo en las categorías donde un mismo concursante tenga 3 o más pilotos.
- 2.5.3. Para la seguridad y cobertura legal de todos, para acceder al parque cerrado, pitlane y preparrilla durante el desarrollo de la prueba será obligatorio estar en posesión del carnet de asistencia en vigor (AS).

## 2.6. PUBLICIDAD

- 2.6.1. El espacio superior del dorsal queda siempre reservado para incluir la publicidad oficial obligatoria de la FMA.
- 2.6.2. En el caso de que un concursante no porte esta publicidad, supondrá la pérdida de todos los puntos obtenidos en la prueba.

## 2.7. NÚMERO DE CARRERA Y NOMBRE DE PILOTO

- 2.7.1. Se asignará a cada concursante un número para todo el campeonato, conforme al orden de llegada a la FMA de la solicitud de inscripción a campeonato completo, y o, posteriormente, con su primera inscripción a una prueba individual, sin distinguir entre categorías. Este número se utilizará para diversos aspectos de la logística del campeonato (como asignación del paddock). Toda la numeración será correlativa con ese criterio.
- 2.7.2. La organización entregará 4 serigrafías de los dorsales en cada prueba a cada participante de dos tamaños diferentes. Los números se deberán poner en los dos laterales, en el frontal y en el porta-números trasero.
- 2.7.3. Las placas adhesivas con los dorsales entregados a cada participante tendrán una dimensión de 185 x 185 y de 135 x 135 milímetros, con los dígitos negros sobre fondo blanco y publicidad oficial obligatoria en la parte superior.



- 2.7.4. Las citadas placas, no pueden sufrir modificaciones, recortes ni alteraciones tanto en la forma como en el color originales, debiendo permanecer en su ubicación durante todo el desarrollo de la prueba, siendo el concursante portador el responsable de su correcta colocación y custodia.
- 2.7.5. Cualquier infracción a esta norma comportará la penalización de no ser autorizado a tomar la salida.
- 2.7.6. No se regula normativa de patrocinio sobre nombre de piloto en kart ni en mono, siendo esta libre.

## 2.8. PADDOCK

- 2.8.1. Para cada prueba (sábado y domingo), habrá control de espacio de paddock de manera que se asegure sitio necesario y proporcional para carpa y mesa de trabajo de cada concursante. Para garantizar este espacio, si fuera necesario no se permitirá la entrada de coches particulares ni la estancia de coches de concursantes ni pilotos en el espacio de paddock.
- 2.8.2. Se estima una asignación de espacio a concursantes individuales aproximado de 5x4, suficiente para ubicar una carpa 3x3 con holgura. Para concursantes de tipo escudería se dará un espacio optimizado en base al número de pilotos inscritos con dicho concursante y las carpas que realmente sean necesarias en cada una de las pruebas.
- 2.8.3. El número del piloto se utilizará como referencia para para la asignación de espacio en paddock, de manera que los números más bajos estarán más cerca de la zona de preparilla y los más altos estarán más alejados, gratificando así la agilidad que los concursantes han tenido a la hora de hacer la inscripción. En caso de que varios concursantes de tipo escudería, se ubicará conforme a la media de los números de los conductores que se ubiquen en un mismo espacio.
- 2.8.4. Durante la disputa de la competición, se prohíbe la circulación por el paddock de cualquier tipo de vehículo a motor (patinete, bicicleta asistida, ciclomotor...) o bicicleta no autorizados. Además, cualquier comportamiento inapropiado, que comprometa la seguridad o que dificulte el normal desarrollo de la actividad en el paddock podrá ser sancionado.

## 2.9. INCIDENTES, SANCIONES Y PENALIZACIONES

- 2.9.1. Los comisarios deportivos, de acuerdo con el Art. 11.9 del CDI, pueden aplicar las penalizaciones previstas en este reglamento y sus anexos, en el reglamento del CEK y su anexo 1 vigente, así como cualquier otra penalización que ellos dispongan en virtud del Art. 12 del CDI a excepción de la multa por ser una sanción económica (Art. 8 del Reglamento de Disciplina Deportiva de la Comunidad de Madrid (Decreto 195/2003)), así como juzgar si la gravedad de los hechos puede suponer mayores sanciones a las detalladas. Podrán igualmente actuar en este sentido bajo demanda del director de la carrera.
- 2.9.2. En el caso de las penalizaciones previstas en el anexo 1 del CEK que también están contempladas en el anexo 1 de este reglamento, tendrán prevalencia las del CMK frente a las del CEK.
- 2.9.3. Los comisarios deportivos podrán aplicar sanciones en carrera por infracciones al procedimiento de salida o situaciones concretas.

Estas sanciones podrán ser comunicadas a los pilotos durante el transcurso de los entrenamientos o carreras mediante panel informativo con su número y la sanción impuesta. Además, y siempre que sea posible, se reflejarán en los monitores de cronometrage y aparecerán aplicadas en la clasificación provisional.

- 2.9.4. El director de carrera podrá aplicar de forma directa una sanción que cumpla con dos condiciones:
- Que esté reflejada en el anexo 1 del presente reglamento o en el anexo 1 del CEK (siempre que ese artículo sea aplicable)
  - Que tenga una penalización específica y sin criterios.

Los comisarios deportivos podrán decidir sobre la aplicación de sanciones directas, pudiendo ratificarlas o retirarlas.



## 2.10. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

2.10.1. Ningún kart podrá tomar parte en ningún entrenamiento hasta que no haya superado las verificaciones administrativas previas a la prueba.

2.10.2. Los concursantes que no hayan respetado los límites de tiempo fijados para la realización de las verificaciones, pero cuenten con autorización de los comisarios deportivos, serán penalizados. Aquellos que no cuenten con la autorización, no serán verificados.

2.10.3. Los comisarios deportivos de una prueba podrán:

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

2.10.4. Ningún concursante/piloto que no haya pasado las verificaciones administrativas, será autorizado a tomar parte en las sesiones de entrenamientos libres o cronometrados o carrera.

2.10.5. Al objeto de agilizar y hacer más operativas las verificaciones administrativas de la documentación necesaria para la participación de los equipos en la prueba, los organizadores deberán solicitar a los equipos, antes del comienzo de esta, la siguiente documentación:

- Control de licencias (tanto de piloto como de asistencia).
- Certificado de cesión de licencia de concursante colectivo.

2.10.6. El organizador hará entrega de:

- Un (1) único juego de números (1 frontal y 1 trasero y 2 laterales).
- Publicidad obligatoria.
- Pases (1 pase piloto parque cerrado, 1 pase mecánico parque cerrado y 1 pase de jefe de equipo siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el art. 2.5).
- Cuanta documentación estime oportuna y sea de interés para los equipos.

## **2.11. VERIFICACIONES TÉCNICAS**

### **2.11.1. Verificaciones previas**

2.11.1.1. Un concursante/piloto que no haya pasado la verificación técnica o la haya realizado después de la hora establecida, NO será autorizado a tomar parte en las sesiones de entrenamientos, y carrera sin la autorización expresa de los comisarios deportivos.

2.11.1.2. Incluirán las primeras verificaciones de seguridad conforme al reglamento del campeonato de España de karting (sujeción adecuada del asiento, arandelas amplias para sujeción de tirantes al asiento, estado de frenos y chasis, cable de seguridad del freno...); el marcaje, revisión de precinto y pasaporte de motores Rotax; y el marcaje y precinto de los motores IAME.

2.11.1.3. Las verificaciones técnicas previas serán efectuadas por los oficiales designados, siendo estos los responsables de las operaciones que se realicen en el parque cerrado de verificación y siendo los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes de carácter técnico.

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

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

2.11.1.6. El concursante de cada kart descargará de la página web de la FMA una ficha técnica que deberá cumplimentar en su totalidad y entregarlo en el control técnico. No será admitido una ficha técnica incompleta.

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

### **2.11.2. Marcaje – Precintaje**

2.11.2.1. Durante las verificaciones técnicas previas se podrán llevar a cabo por parte de los comisarios técnicos el precintaje o marcaje del o de los motores que presenten los concursantes y la identificación de los chasis y/o de cualquier otro elemento del kart, que deberán coincidir con los indicados por el concursante para ser utilizados durante toda la prueba. Los números de los precintos quedarán anotados en la ficha técnica que será firmada por el concursante. Dichos precintos deberán permanecer intactos durante toda la prueba.

2.11.2.2. Los concursantes y/o pilotos no están autorizados a realizar ningún cambio o manipulación de material después de que éste haya sido identificado en las verificaciones técnicas previas, quedando totalmente prohibido el intercambio entre pilotos de chasis, motores, neumáticos, etc. Es decir, el material utilizable para cada piloto queda limitado al verificado para sí mismo en las verificaciones técnicas previas con las limitaciones establecidas en el reglamento técnico. Aunque el elemento sea el mismo, la rotura o pérdida de un precinto computará como si el elemento hubiese sido cambiado. No obstante, el artículo 2.11.3.5 es una excepción a esta norma.

### **2.11.3. Verificaciones de entrada a preparilla**

2.11.3.1. A ningún concursante/piloto que no haya pasado la verificación técnica de entrada a preparilla o la haya realizado después de la hora establecida se le permitirá tomar parte en entrenamientos o carrera.

2.11.3.2. Se realizarán comprobaciones habituales de revisión de precintos, neumáticos de uso y marcaje, anchuras de vías, etc.

2.11.3.3. Se recomienda a los concursantes que procedan siempre a verificar si su precinto o marca está intacto, tanto antes como después de su salida a pista, y pongan inmediatamente en conocimiento de un comisario técnico cualquier irregularidad observada en los mismos, ya que la responsabilidad de mantener adecuadamente el estado de los precintos es única y exclusiva del concursante.

2.11.3.4. En caso de observarse alguna manipulación de marcajes o rotura de precintos, se informará a los Comisarios Deportivos para la aplicación, si procede, de sanciones.

2.11.3.5. El concursante podrá solicitar la sustitución del motor, exclusivamente uno por piloto y por prueba y siempre por uno de la misma marca, modelo y especificaciones técnicas que el verificado inicialmente. La solicitud se hará previa petición escrita a los Comisarios Técnicos, quienes procederán a una revisión técnica del mismo y determinarán si procede su sustitución antes de solicitar autorización a los Comisarios Deportivos. El cambio, con su respectivo marcaje y precinto, se tiene que completar antes del horario previsto para el cierre de la preparilla.

Esta sustitución llevará aparejada una penalización que estará establecida en el Anexo I al presente Reglamento Deportivo.

#### 2.11.4. Verificaciones finales

2.11.4.1. Inmediatamente después de cada sesión de entrenamientos cronometrados oficiales de cada carrera, los concursantes que hayan seleccionado los comisarios deportivos previamente serán verificados en aquellos aspectos que los comisarios deportivos consideren oportunos.

2.11.4.2. Adicionalmente, y bajo criterio de los comisarios deportivos, se podrán realizar otras verificaciones adicionales, llegando incluso a poder requerir la apertura de los motores para revisar geometría y medidas.

2.11.4.3. En el caso de motores Rotax, que deberán estar precintados adecuadamente con un precinto oficial de Rotax, si durante la verificación se requiere desprecintar el motor y este está de acuerdo a los parámetros de Rotax, se volverá a precintar por Rotax sin coste alguno para el participante.

2.11.4.4. También se podrá revisar la mezcla de gasolina para asegurar que sea la oficial y no se hayan utilizado aditivos.

2.11.4.5. Si en el caso de una verificación de oficio o como consecuencia de una reclamación fuera encontrada una irregularidad en alguna pieza que no fuera objeto de la misma, los comisarios técnicos deberán tenerla en cuenta en la emisión del informe sobre la regularidad del vehículo que será valorado por los comisarios deportivos conforme corresponda.

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

2.11.4.7. Los comisarios técnicos (por delegación de los comisarios deportivos) podrán retener y poner en custodia una o más piezas de un kart con el fin de controlarlas detenidamente. Estas piezas serán debidamente marcadas o precintadas en presencia del concursante o representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas o número de los precintos.

## **2.12. NORMA DE DISTRIBUCIÓN DE NEUMÁTICOS. PARQUE DE NEUMÁTICOS**

2.12.1. Con el objetivo de controlar la calidad y disponibilidad de neumáticos para las pruebas, se establece un sistema de distribución de neumáticos de seco y agua, que garantice una adecuada igualdad entre los participantes.

2.12.2. La organización suministrará tanto el neumático slick como los de agua.

### **2.12.3. MÁXIMO NÚMERO DE NEUMÁTICOS**

Se utilizará solamente 1 juego slick y/o lluvia por prueba.

En caso de lluvia, el número de neumáticos a usar será de 1 juego nuevo por prueba.

### **2.12.4. DISTRIBUCIÓN NEUMÁTICOS OFICIALES SLICK**

Los neumáticos oficiales para la prueba serán distribuidos en el parque de neumáticos en el horario que se determine al efecto en el programa horario de la prueba, siempre antes de los entrenamientos oficiales cronometrados, mediante aportación del bono del suministrador o bien su pago directo al proveedor. La asignación del juego de neumáticos se realizará de forma aleatoria entre todos los neumáticos transportados por el suministrador a la prueba y almacenados en la zona de venta.

### **2.12.5. UTILIZACIÓN DE NEUMÁTICOS SLICK**

Los neumáticos verificados serán utilizados para los entrenamientos cronometrados y carreras, por tanto, no podrán ser utilizados para los entrenamientos libres.

### **2.12.6. DISTRIBUCIÓN NEUMÁTICOS OFICIALES AGUA**

Los neumáticos oficiales para la prueba serán distribuidos en el parque de neumáticos en el horario que se determine al efecto en el programa horario de la prueba, siempre antes de los entrenamientos oficiales cronometrados, mediante aportación del bono del suministrador o bien su pago directo al proveedor. La asignación del juego de neumáticos se realizará de forma aleatoria entre todos los neumáticos transportados por el suministrador a la prueba y almacenados en la zona de venta.

La compra del juego de neumáticos de agua será obligatoria. En el caso de haber comenzado la prueba en seco, se paralizará la carrera dando un margen de 30 minutos a los pilotos para que puedan realizar la compra de los juegos de agua y su montaje si no lo hubieran hecho con anterioridad.

En este caso, los neumáticos slicks que se hubieran comprado y posteriormente no hayan sido usados podrán ser utilizados en la siguiente prueba. También se podrá adquirir un juego nuevo para la siguiente prueba, desechando uno de los juegos.

#### 2.12.7. UTILIZACIÓN DE NEUMÁTICOS LLUVIA

Los neumáticos verificados serán utilizados para los entrenamientos cronometrados y carreras, pudiendo ser utilizados para los entrenamientos libres.

##### 1. Compra y marcaje de neumáticos.

Una vez adquiridos los neumáticos serán marcados y referenciados por su código de barras en una base de datos para su comprobación posterior. El concursante podrá llevarse dicho neumático a su carpa. Está prohibida cualquier clase de manipulación del neumático oficial.

##### 2. Verificaciones de los neumáticos oficiales.

En la entrada a preparilla para la salida a los entrenamientos cronometrados y carrera o bien a la terminación de las mismas, los comisarios técnicos verificarán de manera manual o electrónica que los códigos de barra de los neumáticos corresponden al número y a la prueba asociada. Si un piloto no lleva los cuatro neumáticos oficiales conforme a la asignación oficial en la adquisición, o bien no podrá pasar a preparilla y por tanto no podrá disputar ese entrenamiento cronometrado o carrera o, si la verificación es a la finalización del mismo, el piloto será descalificado.

#### 2.13. **COMPOSICIÓN DE LA PRUEBA**

2.13.1. Para todas las pruebas la composición será la siguiente:

**SÁBADO:** Se efectuarán las verificaciones administrativas, las verificaciones técnicas previas del material a usar en la prueba la venta, marcado y custodia de los neumáticos oficiales o de lluvia propiedad de los concursantes, los entrenamientos libres, el briefing y los entrenamientos cronometrados.

**DOMINGO:** El domingo comenzará con los entrenamientos libres (*warm-up*) y terminará con las distintas carreras.

2.13.2. La entrada de actividad a pista para entrenamientos libres, entrenamientos oficiales cronometrados, carrera 1 y carrera 2 será por categorías.

2.13.3. Para toda la actividad en pista el domingo, se dispondrá de los servicios médicos dispuestos por dirección de carrera.

2.13.4. El horario que se defina en el reglamento particular de la prueba se seguirá de manera estricta salvo causa de fuerza mayor. Es responsabilidad de los pilotos estar disponible en preparilla con todo el material preparado para salir a pista con el tiempo de anticipación suficiente antes de su hora de cierre correspondiente.

#### 2.14. **KARTS ADMITIDOS EN PISTA**

El número máximo de karts admitidos en Pista es de 34 karts, salvo decisión expresa del comité organizador o de los comisarios deportivos, quienes podrán aumentar su número hasta un máximo de 36 karts en función de las características del circuito.

## 2.15. DISTANCIAS A RECORRER

Las distancias máximas a recorrer en una prueba de velocidad serán las siguientes:

CATEGORIA	DISTANCIA
MICROMAX INICIACION	15 kilómetros
MINIMAX	15 kilómetros
JUNIOR	20 kilómetros
SENIOR	20 kilómetros
DD2	20 kilómetros
KZ2	20 kilómetros

## 2.16. CÓDIGO DE CONDUCTA EN PISTA

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

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

2.16.2. Si un kart sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del punto 2.16.8, el piloto puede reincorporarse a la carrera. Sin embargo, solo puede realizarlo cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna. En este caso, si el piloto obtiene un beneficio o crea un problema de seguridad podrá ser sancionado.

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

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

Se informará a los comisarios deportivos de cualquier piloto que no respete las banderas azules.

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

2.16.6. La repetición de las actitudes anteriormente descritas o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo, una salida de pista), será comunicada a los comisarios deportivos de la prueba y podrá entrañar la descalificación de la carrera de todo piloto implicado.

- 2.16.7. Igualmente, y en relación con los artículos anteriores, se prohíbe soltar ambas manos del volante o realizar cualquier maniobra que se pueda considerar de celebración junto a la línea de meta (zigzag, trompos, conducción errática) y que no sea la conducción normal del vehículo.
- 2.16.8. Contactos y/o colisiones, entendidos como incidentes o colisiones evitables, podrán ser sancionados.
- 2.16.9. La bandera blanca y negra dividida de forma diagonal, acompañada de un panel con un número, será una advertencia para el piloto indicado que dirección de carrera y/o los comisarios deportivos han recibido un informe sobre una conducta irregular en pista.
- 2.16.10. Está prohibido realizar ensayos de salida en pista, excepto en el momento, lugar y forma establecida por el director de carrera y/o carrera en el briefing.
- 2.16.11. Está prohibido efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos a partir del punto indicado por el director de carrera en el briefing. Durante los entrenamientos libres, cronometrados y *warm-up* estas maniobras estarán estrictamente prohibidas en todo momento.
- 2.16.12. La circulación de un kart innecesariamente lenta, errática o de forma que pueda ser considerada potencialmente peligrosa para el resto de pilotos o resto de personas, estará prohibida en cualquier momento. Será de aplicación tanto si el kart está circulando en pista, entrada y/o salida del Pit Lane.
- Como norma general se considerará rodar innecesariamente lento, circular entre 3 y 5 segundos más lento en relación con el tiempo de vuelta medio de la sesión en cuestión.
- 2.16.13. Se prohíbe que cualquier deportista inscrito en la prueba circule con cualquier tipo de vehículo a motor (patinete, bicicleta asistida, ciclomotor...) o bicicleta no autorizados por la pista hasta el final de la prueba, incluido durante las horas de inactividad sin competición.

## 2.17. SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)

- 2.17.1. En caso de declararse "Pista Mojada" (condición señalada por una pancarta por el director de carrera), la elección de neumáticos es libre (excepto en las categorías de Mini e Iniciación). El director de carrera se reserva el derecho de mostrar la bandera negra a un piloto si juzga que lleva un juego de neumáticos erróneo y o va muy lento o puede resultar peligroso para los otros pilotos y para sí mismo.
- 2.17.2. La utilización de neumáticos "slicks" es obligatoria en todos los demás casos.
- 2.17.3. Cuando el director de carrera declare "Pista Mojada" en las categorías Mini e Iniciación, todos los pilotos deben colocar neumáticos para lluvia en todas las ruedas en el tiempo establecido por el director de carrera antes de su salida.
- 2.17.4. La utilización simultánea de slicks y de neumáticos para lluvia en un mismo kart está prohibida bajo cualquier circunstancia.



## 2.18. ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS

- 2.18.1. Sesión obligatoria para todos los vehículos y pilotos que deseen tomar parte en la carrera y hayan sido autorizados a tomar parte en dicha sesión.
- 2.18.2. Los pilotos autorizados a participar en los entrenamientos cronometrados tendrán derecho a una sesión máxima de 5 a 8 minutos, dependiendo de la categoría y número de inscritos. El tiempo máximo de cada categoría quedará definido en el reglamento particular.
- 2.18.3. La clasificación se realizará con el mejor tiempo realizado por cada piloto.

## 2.19. PARRILLA DE SALIDA

- 2.19.1. Al final de los entrenamientos cronometrados será publicada la lista de pilotos clasificados y también las parrillas de salida.
- 2.19.2. Solo a estos pilotos les será permitida la salida en las Carreras.
- 2.19.3. La parrilla de la carrera 1 se formará en función de los resultados de la sesión de entrenamientos cronometrados.
- 2.19.4. La parrilla de la carrera 2 se formará en función de la clasificación oficial provisional publicada por la dirección de carrera inmediatamente después de finalizar la carrera 1. Si desde la publicación de la citada clasificación provisional hasta la hora establecida para la publicación de la parrilla de la carrera 2, los comisarios deportivos impusieran penalizaciones, éstos reflejarán estas sanciones en la parrilla de la carrera 2.
- 2.19.5. El piloto que obtenga la primera posición (*pole position*) de cada parrilla podrá elegir el lado desde el cual quiere salir (izquierdo o derecho de la pista), siempre y cuando informe al director de carrera tan pronto como llegue al parque de salida. Esta elección solo modificará la primera línea de la parrilla, excluyendo a los demás. De no darse este caso, el piloto en primera posición de cada parrilla tomará la salida de la carrera desde la posición especificada en el reglamento particular de la prueba.
- 2.19.6. La parrilla de salida definitiva será publicada el día de la carrera una (1) hora antes de la hora oficial de salida de la carrera.
- 2.19.7. Cualquier concursante cuyo vehículo no pueda formar parte de la parrilla o crea que no estará preparado a tiempo de tomar salida, por la razón que sea, debe informar obligatoriamente al director de carrera antes de este momento.
- 2.19.8. Si se retiran uno o más vehículos antes de la publicación definitiva de la parrilla de salida, sus espacios en la misma serán completados con los pilotos reserva, si los hubiera, que serán admitidos a la salida en los últimos puestos de la parrilla.
- 2.19.9. Después de la publicación de la parrilla de salida, ningún piloto reserva será admitido a participar en la carrera.
- 2.19.10. Todo participante que se retire de la prueba sin notificar previamente su decisión de hacerlo al director de carrera será sancionado.

## 2.20. PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA PARA *WARM-UP*, ENTRENAMIENTOS OFICIALES Y CARRERAS

Conforme se indica en el reglamento deportivo de Karting de la RFEDA para el año en curso.



## 2.21. CLASIFICACIÓN

- 2.21.1. Para clasificarse en una carrera se deberá efectuar al menos el 50% de las vueltas realizadas por el vencedor (la mitad por exceso si el número de vueltas es impar), aunque no hayan traspasado la línea de llegada después de haberlo hecho el vencedor de la prueba en su última vuelta y, en consecuencia, no les haya sido mostrada la señal de fin de Carrera (bandera a cuadros)
- 2.21.2. El vehículo clasificado en primera posición será el que haya cubierto la distancia prevista en el tiempo más corto. Todos los vehículos serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan realizado y, para aquellos que hayan totalizado igual número de vueltas, se tendrá en cuenta el orden de llegada a la línea.
- 2.21.3. De acuerdo con lo establecido en el Art. 21 del CDI, la línea de llegada es la que establece el orden de llegada real de los vehículos.
- 2.21.4. Si esto no fuera suficiente para deshacer el empate, se tomaría en consideración la segunda mejor vuelta y así sucesivamente hasta establecer el orden de llegada.
- 2.21.5. La clasificación oficial provisional firmada por el director de carrera será publicada después de la carrera. Será la única clasificación válida bajo reserva de las modificaciones que los comisarios deportivos pudieran introducir en virtud del Código Deportivo Internacional o Reglamento Deportivo.

## 2.22. DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS Y CLASIFICACIONES

### 2.22.1. PUNTUACIONES

- 2.22.1.1. Para cada categoría convocada o subcampeonato dentro de la categoría, se seguirán las siguientes indicaciones:

#### Distribución de puntos en Entrenamientos Oficiales Cronometrados

Se asignará un (1) punto al piloto que, teniendo en cuenta el resultado de los entrenamientos cronometrados y las posibles sanciones impuestas, obtenga la primera posición (pole position) en la parrilla de la carrera 1.

Si el piloto que obtuviese la primera posición no puntuase para el CMK en base al artículo 11.2. de las PCCCTCM, el punto no será asignado a ningún otro piloto.

#### Distribución de puntos en Carrera

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

Puesto	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º
Puntos	25	22	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11
Puesto	13º	14º	15º	16º	17º	18º	19º	20º	21º	22º		
Puntos	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1		

A los pilotos no clasificados o descalificados se les adjudicará "0" (cero) puntos.

Si el número de inscritos debidamente autorizados después de las verificaciones correspondientes en una categoría son dos (2) o menos de esa cantidad, se adjudicarán el 50% de los puntos. Esta norma se aplicará exclusivamente sobre los participantes con derecho a puntuar y bloquear en el CMA según lo recogido en los Artículos 2.3.3 y 2.3.4 de este reglamento deportivo.

2.22.1.2. Con respecto a las puntuaciones, una competición se considerará iniciada en el instante de la publicación de la lista de autorizados a tomar salida, tras haber efectuado las preceptivas verificaciones administrativas y técnicas.

2.22.1.3. A partir de ahí, si en un entrenamiento o carrera no pudiera tomarse la salida o si una vez iniciada ésta se suspendiera sin poder reiniciar la carrera a causa de motivos tales como:

- Razones de seguridad a criterio del director de carrera.
- Obstrucción de la pista por un accidente.
- Condiciones atmosféricas adversas.
- Otras consideraciones que hicieran imposible su continuación.

Se atribuirán los puntos en función de los siguientes supuestos:

- Caso A (menos de 2 vueltas): 0 puntos
- Caso B (más de 2 vueltas y menos del 75%): Se atribuirán la mitad de los puntos.
- Caso C (más del 75%): Se atribuirán la totalidad de puntos.

## 2.22.2. CLASIFICACIÓN FINAL ANUAL

2.22.2.1. El título de piloto ganador del campeonato será concedido al que haya conseguido el mayor número de puntos. Si el campeonato se establece a más de 6 carreras, para la clasificación final se retendrán todos los resultados de cada carrera menos 1. En el caso de disputarse 6 o menos carreras, se retendrán todos los resultados.

2.22.2.2. La carrera a descontar, será la que peor puntuación se haya conseguido con las siguientes condiciones:

- El concursante haya inscrito al piloto en la prueba correspondiente y haya realizado las verificaciones administrativas y técnicas.
- El piloto no haya sido descalificado.
- Que la no participación en la carrera o prueba del campeonato a descontar no sea fruto del cumplimiento de una sanción.
- Que se cumpla con lo establecido en el art. 11.2.3 de las PCCCTCM.

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

2.22.2.3. En casos de empate entre pilotos para una prueba o para el Campeonato anual, la regla de desempate será la establecida en el artículo 12 de las PCCCTCM.

### **2.22.3. ENTREGA DE PREMIOS POR CARRERA**

Los tres (3) primeros clasificados en cada Carrera y el representante del primer equipo clasificado deberán participar en la ceremonia de entrega de premios en el pódium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento o protocolo del mismo.

### **2.22.4. ENTREGA DE PREMIOS FINALES**

Recibirán trofeos los tres (3) primeros clasificados en cada Campeonato convocado en el Art. 2.2.

En los campeonatos en los que al final de la temporada haya dos (2) o menos clasificados se entregará solo el trofeo de campeón al primer clasificado.

## **3. REGLAMENTO TÉCNICO GENERAL**

### **3.1. CONDICIONES GENERALES**

Se seguirá de manera completa e Íntegra el Reglamento Técnico 2026 publicado por la RFEDA. Las categorías NO ROTAX quedarán sujetas al Reglamento Técnico del CEK RFEDA en vigor. Son de resaltar los aspectos de seguridad que se indican en dicha reglamentación y, en particular, los siguientes:

### **3.2. CHASIS**

Se aplicará con carácter general la normativa de la RFEDA en cuanto a autorización de todos los chasis homologados en el periodo 2011-2016 y 2014-2021. Cualquier chasis fuera de ese periodo también será admitido siempre que cumpla con los requisitos de seguridad exigidos en las verificaciones previas.

### **3.3. ASIENTOS**

Todos los asientos deberían contar con un refuerzo de nylon, acero o aluminio laminado en su punto de fijación a los soportes superiores de los asientos, entre soporte y asiento. Estos refuerzos deben tener un grosor mínimo de 1,5 mm y una superficie mínima de 13 cm<sup>2</sup> o un mínimo de 40 mm. de diámetro.

Será obligatorio montar placas de refuerzo para la fijación del lastre. Estos refuerzos deben tener un espesor mínimo de 1.0 mm y un diámetro de 20 mm. Todos los soportes deben estar atornillados o soldados en cada extremo y si no son usados, deberán ser retirados del chasis y del asiento. Los tornillos que unen los soportes con el asiento, incluidos los tirantes, deben de estar bien apretados y no se autoriza dejarlos sueltos.

### **3.4. RADIADORES**

Se permite poner cinta adhesiva en el radiador siempre y cuando se den, al menos, dos vueltas al mismo. No se permite instalar ningún elemento adicional en el radiador que sirva para canalizar el aire hacia el mismo (por ejemplo, flaps laterales).

### **3.5. CONTROL DE NEUMÁTICOS**

3.5.1. A la entrada de la preparrilla, el comisario técnico puede controlar, a través de la lectura óptica del código de barras, si los mismos corresponden a ese piloto y kart.

- a) Si se verifica que uno o más neumáticos no corresponden al número del kart, el piloto no está autorizado entrar en preparrilla hasta que tenga montado/s en su kart los neumáticos que le corresponden. El cambio se tiene que realizar antes del horario previsto para el cierre de la preparrilla.
- b) En ningún caso se concederá tolerancia de tiempo.

3.5.2. En los entrenamientos cronometrados o carreras, a la entrada de preparrilla, el comisario técnico puede controlar a través del aparato MiniRAE Lite si los neumáticos han sufrido algún tratamiento químico.

- a) El control se hace con el aparato MiniRAE Lite PID a unos 5 mm. de la superficie del neumático.
- b) Un resultado igual o superior a 4.0 ppm significa que el neumático ha sufrido un tratamiento químico. En este caso se hace una segunda lectura para confirmación.
- c) Comprobado el valor igual o superior a 4.0 ppm, el piloto no está autorizado a entrar en preparrilla.
- d) En el acto de entrega de los neumáticos, es responsabilidad del Concursante/Piloto solicitar a la Organización la lectura del neumático para comprobar que éste no ha sufrido ningún tratamiento químico. En este caso el valor de lectura será inferior a 4.0 ppm.

### **3.6. COMBUSTIBLE OFICIAL**

3.6.1. Para las pruebas puntuables, el combustible oficial a utilizar por los participantes procederá del surtidor o del distribuidor oficial que será designado en cada una de las pruebas. La información puntual relativa al combustible será publicada en el reglamento particular y en el tablón de anuncios de la prueba correspondiente. Los participantes no podrán utilizar otro carburante distinto al oficial durante toda la duración de la prueba.

3.6.2. Será responsabilidad del concursante/piloto el almacenamiento de los bidones metálicos homologados. Todo kart deberá disponer en su depósito de combustible de al menos 1.5 litros de combustible en cualquier momento de la prueba.

3.6.3. Los motores Rotax deberán utilizar la mezcla de combustible al 2% con el aceite XPS (100% sintético) – Rotax.

3.6.4. Para el resto de los motores (IAME, KZ) los únicos aceites autorizados serán los establecidos en la lista de aprobados por la CIK.

3.6.5. Los participantes están obligados a declarar en la ficha técnica la marca, tipo y porcentaje de aceite que utilizaran en la prueba.

### **3.7. EQUIPAMIENTO. INDUMENTARIA DE SEGURIDAD PARA LOS PILOTOS**

3.7.1. Los pilotos deben estar provistos obligatoriamente, de los siguientes elementos de seguridad:

- Un casco con una protección irrompible para los ojos, conforme se especifica en el apartado 2.29 del Reglamento Técnico de la RFEDA.

- Un par de guantes que cubran totalmente las manos.
  - Un mono de protección que cubra todo el cuerpo comprendidos las piernas y los brazos. Los monos de tejido deben ser homologados en el nivel 2 por la CIK/FIA (norma CIK –FIA nº 2001-1), y llevar de manera visible el número de homologación CIK/FIA.
  - Las botas deben ser altas y recubrir los tobillos.
  - Para las categorías Iniciación y Mini, será obligatorio utilizar un collarín para el cuello específico para el karting, entre el casco y los hombros. Estos collarines serán en referencia y modelo, los especificados por cada fabricante de este elemento, sin ninguna manipulación posterior que pueda alterar sus características iniciales.
  - Es obligatorio el uso de costillar en todas las categorías. Se recomienda que sea homologado por la CIK – FIA (*Norma FIA 8870-2018*).
- 3.7.2. En caso de lluvia, se autoriza el montaje de un sistema de ventilador circular adaptado al casco, sin desmontar la pantalla o alterar cualquiera de las características homologadas del casco. Además, se autoriza el uso de chubasqueros siempre que, a criterio de dirección de carrera y los comisarios técnicos, no comprometan la seguridad.
- 3.7.3. El vestir o utilizar joyas (ej. collares, cadenas, piercing, etc.,) está prohibido por razones de seguridad durante todo el transcurso de la prueba.

## 3.8. CARENADO DELANTERO Y KIT DE MONTAJE CARENADO

- 3.8.1. El uso del carenado delantero y de su kit de fijación con homologación vigente es obligatorio.
- 3.8.2. A partir de los entrenamientos cronometrados cada piloto deberá acceder al parque de salida con el carenado delantero desmontado. El mecánico o el piloto deberán fijar dicho carenado delantero bajo la supervisión de un comisario técnico.
- 3.8.3. Durante los entrenamientos cronometrados y carreras sólo se permite la reinstalación del carenado delantero en la zona de reparación.
- 3.8.4. El carenado delantero debe estar, en todo momento, en posición correcta y debidamente instalado conforme a los Dibujos Técnicos nº 2c; 24c (MINI) y 2d y el texto que los acompaña.
- 3.8.5. No será mostrada la bandera negra con círculo naranja a aquellos pilotos cuyo carenado delantero no esté en posición correcta.
- 3.8.6. Si los comisarios técnicos o jueces de hecho informan de que, después de un entrenamiento cronometrado o carrera, el carenado delantero de un kart no estaba en posición correcta cuando la bandera de cuadros fue mostrada y el kart cruzó la línea de llegada, o cuando el entrenamiento cronometrado o carrera se dé por finalizada, una penalización de 5 segundos será directamente aplicada a las carreras y el mejor tiempo será anulado en entrenamientos cronometrados. Una vez en el parque de llegada, si el carenado delantero no está en posición correcta se presumirá, salvo prueba en contrario, que no lo estaba al finalizar el entrenamiento cronometrado o carrera.
- 3.8.7. Cualquier tentativa de recolocar el carenado delantero fuera del área de reparación será castigada con la descalificación de la competición. La misma sanción recaerá sobre quien contribuya a una tentativa de recolocación.
- 3.8.8. El área de reparación se cerrará desde el momento en que se presente el cartel de “última vuelta”.
- 3.8.9. Se controlará la conformidad del carenado delantero con el Reglamento desde los entrenamientos cronometrados.
- 3.8.10. Si tras un control se constata que el carenado delantero no es conforme al Reglamento, el piloto en cuestión no será autorizado a acceder a la preparilla. Las reclamaciones contra este procedimiento no serán admitidas. Las apelaciones a este respecto no tendrán efecto suspensivo.

## 3.9. MÉTODO DE CONTROL DEL PESO

En el caso de que en un control de peso ordinario un kart de un peso inferior al mínimo establecido para su categoría, se procederá inmediatamente de la siguiente manera:

1. Verificar que el cero de la báscula esté efectuado.
2. Pesar de nuevo el conjunto piloto-kart tal y como ha finalizado.
3. Mostrar al piloto o concursante el peso señalado en el display de la báscula.
4. Proceder a pesar los 20 kg con las pesas homologadas.
5. Asegurarse de que la báscula señala 20 kg.
6. Volver a pesar de nuevo al piloto-kart en las mismas condiciones.
7. Se le entregará al piloto un recibo informándole del peso resultante.
8. Pasar la incidencia a los CC. DD. mediante el correspondiente informe.

#### **4. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO MICROMAX INICIACIÓN**

##### **4.1. PILOTOS ADMITIDOS**

Deportistas con licencia federativa nacional en vigor PF/C con un mínimo de 6 años cumplidos en el momento de la solicitud de licencia, y un máximo de 9 años cumplidos en el año. Los pilotos que cumplan 10 años en el año no serán admitidos.

Los pilotos de 6 a 8 años podrán haber tenido licencia oficial en años previos. Se exigirá a los pilotos que cumplan los 9 años en el año en curso una de estas dos condiciones:

- Que no hayan sido titulares en temporadas pasadas de una licencia oficial.
- En el caso de haber tenido una licencia oficial, deberán aportar justificante de no haber participado durante las dos temporadas anteriores en ninguno de los campeonatos regionales y nacionales disputados en España.

##### **4.2. NEUMÁTICOS**

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán:

METEOROLOGÍA	TIPO	MARCA	MODELO	PRECIO (IVA INCLUIDO)
SECO	SLICK	MOJO	C2	PACK MOTOR
LLUVIA	LLUVIA	MOJO	CW	210 €

##### **4.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO MICROMAX INICIACIÓN**

En general, se seguirá de manera completa e integra el Reglamento Técnico Rotax, con el siguiente resumen de normas específicas.

###### **4.3.1. MOTOR AUTORIZADO**

Motor Rotax Micromax

Todas las piezas del motor deber ser originales Rotax y no estar manipuladas.

La normativa técnica que regula para los motores Rotax en sus distintas evoluciones se regirá por los últimos reglamentos de cada tipo de motor de Korridas, salvo lo indicado como norma particular en este documento específico y que se define a continuación.

###### **4.3.2. PESOS**

Peso mínimo en orden de marcha: 105 kg.

## **5. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO MINIMAX**

Todos los pilotos de la categoría Mini correrán juntos en una única parrilla sobre la pista siempre que el cupo de karts admitidos lo permita, pero los pilotos de cada motorización puntuarán de manera separada, creándose dos campeonatos: Rotax MiniMax y Mini CEK.

### **5.1. PILOTOS ADMITIDOS**

Para ambas categorías, y que durante la temporada cumplan 8 a 12 años. Los pilotos que cumplan 13 años en el año no serán admitidos. La FMA podrá estudiar la inclusión en esta categoría de pilotos que no cumplan con el requisito de este artículo.

### **5.2. NEUMÁTICOS**

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán:

METEOROLOGÍA	TIPO	MARCA	MODELO	PRECIO (IVA INCLUIDO)
SECO	SLICK	MOJO	C2	192 €
LLUVIA	LLUVIA	MOJO	CW	210 €

### **5.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO CADETE MINIMAX**

En general, se seguirá de manera completa e integra el Reglamento Técnico Rotax, con el siguiente resumen de normas específicas.

#### **5.3.1. MOTOR AUTORIZADO**

Rotax Mini Max

El motor debe estar precintado y con su tarjeta de identificación Rotax vigente, no siendo posible participar sin precinto o/y sin tarjeta de identificación física asociada. En caso de no disponer de tarjeta de identificación física en el momento de las verificaciones deberá haberse notificados a la Federación la asociación precinto-número de motor por el autorizado Rotax en el periodo correspondiente a los días de inscripción a la prueba.

Todas las piezas del motor deben ser originales Rotax y no estar manipuladas.

#### **5.3.2. PESOS**

Peso mínimo en orden de marcha: 115 kg.

### **5.4. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO MINI CEK**

En general, se seguirá de manera completa e integra el Reglamento Técnico 2026 y Hojas de Homologación publicadas por la RFEDA, con el siguiente resumen de normas específicas.



## 5.4.1. MOTOR AUTORIZADO

Categoría MINI: IAME WATERSWIFT 60CC (60cc- Embrague centrífugo en seco refrigerado por agua).

Las fichas de homologación de los motores son las siguientes:

- Motor IAME X-30 Waterswift 60cc TaG
- Carburador Tillotson HW-31<sup>a</sup>

## 5.4.2. PESOS

Peso mínimo en orden de marcha: 110 Kg

## 6. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO JUNIOR

Todos los pilotos de la categoría Junior correrán juntos en una única parrilla sobre la pista siempre que el cupo de karts admitidos lo permita, pero los pilotos de cada motorización puntuarán de manera separada, creándose dos campeonatos: Junior X30 y Junior Rotax.

### 6.1. PILOTOS ADMITIDOS

Deportistas con licencia federativa en vigor internacional, ITG, nacional, PD/C, PC/C y que durante la temporada cumplan 12, 13 o 14. Los pilotos que cumplan 15 años en el año no serán admitidos. La FMA podrá estudiar la inclusión en esta categoría de pilotos que no cumplan con el requisito de este artículo.

### 6.2. NEUMÁTICOS

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán:

METEOROLOGÍA	TIPO	MARCA	MODELO	PRECIO (IVA INCLUIDO)
SECO	SLICK	MOJO	D2	232 €
LLUVIA	LLUVIA	MOJO	W5	244 €

### 6.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO JUNIOR X30

En general, se seguirá de manera completa e íntegra el Reglamento Técnico 2026 y Hojas de Homologación publicadas por la RFEDA, con el siguiente resumen de normas específicas.

#### 6.3.1. MOTOR AUTORIZADO

X30 JUNIOR: IAME - X30 125cc RL Tag - (125cc- Embrague centrífugo en seco refrigerado por agua TAG) JUNIOR (con Restrictor).

Se podrá participar tanto con las especificaciones técnicas de homologación de 2017 como de 2018. Es decir, será posible equipar cualquiera de los dos radiadores (350 y 410 mm.) cualquiera de los dos sistemas de bomba de agua, cualquiera de los 2 carburadores Tryton HB27-C o Tillotson HW-27<sup>a</sup>, y el embrague nuevo o antiguo.

Las fichas de homologación de los motores serán las especificadas por la RFEDA en sus reglamentos desde 2017 a 2021

#### 6.3.2. PESOS

Peso mínimo en orden de marcha: 145 kg.

#### 6.4. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO JUNIOR ROTAX

En general, se seguirá de manera completa e integra el Reglamento Técnico Rotax, con el siguiente resumen de normas específicas.

##### 6.4.1. MOTOR AUTORIZADO

Motor Rotax Junior Max

El motor debe estar precintado y con su tarjeta de identificación Rotax vigente, no siendo posible participar sin precinto o/y sin tarjeta de identificación física asociada. En caso de no disponer de tarjeta de identificación física

en el momento de las verificaciones deberá haberse notificado a la Federación la asociación precinto-número de motor por el autorizado Rotax en el periodo correspondiente a los días de inscripción a la prueba.

Todas las piezas deber ser originales Rotax y no estar manipuladas.

##### 6.4.2. PESOS

Peso mínimo en orden de marcha: 145 kg.

### 7. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR

Todos los pilotos de la categoría Senior correrán juntos en una única parrilla sobre la pista siempre que el cupo de karts admitidos lo permita, pero los pilotos de cada motorización puntuarán de manera separada, creándose dos campeonatos: Senior X30 y Senior Rotax Max.

#### 7.1. PILOTOS ADMITIDOS

Deportistas con licencia federativa en vigor internacional, ITF, ITE, ITD/C, ITC/C, ITB, ITA, nacional PD/C, PC/C, PB/C, PB, PA/C, PA y que durante la temporada cumplan un mínimo de 14 años. La FMA podrá estudiar la inclusión en esta categoría de pilotos que no cumplan con el requisito de este artículo.

## 7.2. NEUMÁTICOS

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán:

METEOROLOGÍA	TIPO	MARCA	MODELO	PRECIO (IVA INCLUIDO)
SECO	SLICK	MOJO	D5	243 €
LLUVIA	LLUVIA	MOJO	W5	244 €

## 7.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR X30

En general, se seguirá de manera completa e íntegra el Reglamento Técnico 2026 y Hojas de Homologación publicadas por la RFEDA, con el siguiente resumen de normas específicas.

### 7.3.1. MOTOR AUTORIZADO

X30 SENIOR: IAME - X30 RL 125cc TAG - (125cc- Embrague centrífugo en seco refrigerado por agua TAG).

Se podrá participar tanto con las especificaciones técnicas de homologación de 2017 como de 2018. Es decir, será posible equipar cualquiera de los dos radiadores (350 y 410 mm.), cualquiera de los dos sistemas de bomba de agua, cualquiera de los 2 carburadores Tryton HB27-C o Tollotson HW- 27ª, y el embrague nuevo o antiguo.

Las fichas de homologación de los motores y componentes serán las especificadas por la RFEDA en sus reglamentos desde 2017 a 2021.

"254Q" Parilla 125 cc X30 LIMIT. 1600

"293" E" Carburettor TRYTON HB27-C

### 7.3.2. PESOS

Peso mínimo en orden de marcha: 158 kg.

### 7.3.3. FRENOS DELANTEROS

Queda prohibido todo uso de un sistema de freno delantero.

De manera excepcional se permitirá utilizar manguetas con discos de frenos para no obligar a cambiar las manguetas a los concursantes en chasis que anteriormente hubiera tenido frenos delanteros, pero en ningún caso podrá salir a pista con mangueta, sistema hidráulico ni pinzas de freno.

## 7.4. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR ROTAX MAX

En general, se seguirá de manera completa e íntegra el Reglamento Técnico Rotax, con el siguiente resumen de normas específicas.

#### 7.4.1. MOTOR AUTORIZADO

Motor Rotax Senior Max

El motor debe estar precintado y con su tarjeta de identificación Rotax vigente, no siendo posible participar sin precinto o/y sin tarjeta de identificación física asociada. En caso de no disponer de tarjeta de identificación física en el momento de las verificaciones deberá haberse notificado a la Federación la asociación precinto-número de motor por el autorizado Rotax en el periodo correspondiente a los días de inscripción a la prueba.

Todas las piezas deber ser originales Rotax y no estar manipuladas.

La normativa técnica que regula para los motores Rotax en sus distintas evoluciones se regirá por los últimos reglamentos de cada tipo de motor Korridas, salvo lo indicado como norma particular en este documento específico y que se defina a continuación.

#### 7.4.2. PESOS

Peso mínimo en orden de marcha: 162 kg.

#### 7.4.3. FRENOS DELANTEROS

Queda prohibido todo uso de un sistema de freno delantero.

De manera excepcional se permitirá utilizar manguetas con discos de frenos para no obligar a cambiar las manguetas a los concursantes en chasis que anteriormente hubiera tenido frenos delanteros, pero en ningún caso podrá salirse a pista con mangueta, sistema hidráulico ni pinzas de freno.

### 8. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO DD2 Y DD2 MASTER

#### 8.1. PILOTOS ADMITIDOS

Deportistas con licencia federativa en vigor internacional ITF, ITE, ITD/C, ITC/C, ITB, ITA, nacional PD/C, PC/C, PB/C, PB, PA/C, PA y que durante la temporada cumplan un mínimo de 15 años.

Los pilotos de DD2 Master serán aquellos deportistas con licencia federativa en vigor de tipo Senior o equivalente que durante la temporada cumplan un mínimo de 32 años.

#### 8.2. NEUMÁTICOS

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán:

METEOROLOGÍA	TIPO	MARCA	MODELO	PRECIO (IVA INCLUIDO)
SECO	SLICK	MOJO	D5	243 €
LLUVIA	LLUVIA	MOJO	W5	244 €

### 8.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DD2 y DD2 Master

En general, se seguirá de manera completa e íntegra el Reglamento Técnico Rotax, con el siguiente resumen de normas específicas.

#### 8.3.1. MOTOR AUTORIZADO

Motor Rotax DD2

El motor debe estar precintado y con su tarjeta de identificación Rotax vigente, no siendo posible participar sin precinto o/y sin tarjeta de identificación física asociada. En caso de no disponer de tarjeta de identificación física en el momento de las verificaciones deberá haberse notificado a la Federación la asociación precinto-número de motor por el autorizado Rotax en el periodo correspondiente a los días de inscripción a la prueba. Todas las piezas deben ser originales Rotax y no estar manipuladas.

La normativa técnica que regula para los motores Rotax en sus distintas evoluciones se regirá por los últimos reglamentos de cada tipo de motor Korridas, salvo lo indicado como norma particular en este documento específico y que se defina a continuación.

#### 8.3.2. PESOS

Peso mínimo en orden de marcha: 175 kg.

#### 8.3.3. CHASIS DD2

Se utilizarán modelos de chasis homologados de manera específica para la categoría DD2.

## 9. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO KZ2 Y KZ2 SILVER

### 9.1. PILOTOS ADMITIDOS

Deportistas con licencia federativa en vigor internacional ITF, ITE, ITD/C, ITC/C, ITB, ITA, nacional, PD/C, PC/C, PB/C, PB, PA/C, PA y que durante la temporada cumplan un mínimo de 15 años.

Los pilotos de KZ2-Silver serán aquellos deportistas con licencia federativa en vigor de tipo Senior o equivalente que durante la temporada cumplan un mínimo de 35 años.

### 9.2. NEUMÁTICOS

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán:

METEOROLOGÍA	TIPO	MARCA	MODELO	PRECIO (IVA INCLUIDO)
SECO	SLICK	LECONT	LPM	200 €
LLUVIA	LLUVIA	LECONT	LWR	205 €

## 9.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR KZ2

En general, se seguirá de manera completa e íntegra el Reglamento Técnico 2026 y Hojas de Homologación publicadas por la Federación Española de Automovilismo, con el siguiente resumen de normas específicas.

### 9.3.1. MOTOR AUTORIZADO

Grupo propulsor: el motor y la caja de cambios debe ser un solo conjunto, de 2 tiempos homologado CIK.

Reglamento técnico de motor conforme al REGLAMENTO TECNICO ESPECÍFICO SENIOR KZ2 2026

### 9.3.2. PESOS

Peso mínimo en orden de marcha: 175 kg.

