

**CAMPEONATO  
MADRILEÑO  
DE KARTING  
2020**

---

## Contenido

|  |    |
|--|----|
| 1.- INTRODUCCIÓN   | 2  |
| 2.- REGLAMENTO DEPORTIVO   | 3  |
| 2.1.- CATEGORÍAS Y CAMPEONATOS CONVOCADOS (Art. 1 Rto. Dep. RFEdA)   | 3  |
| 2.2.- ASPIRANTES (Art. 2 Rto. Dep. RFEdA)  | 4  |
| 2.3.- INSCRIPCIONES (Art. 8 Rto. Dep. RFEdA)   | 4  |
| 2.4.- PUBLICIDAD (Art. 10 Rto. Dep. RFEdA)   | 5  |
| 2.5. NÚMERO DE CARRERA Y NOMBRE DE PILOTO (Art. 14 Rto. Dep. RFEdA)  | 5  |
| 2.6.- CONTROL DE ESPACIO EN Paddock  | 5  |
| 2.7.- INCIDENTES, SANCIONES Y PENALIZACIONES (Art. 17 Rto. Dep. RFEdA)   | 5  |
| 2.8.- VERIFICACIONES (Art. 22 Rto. Dep. RFEdA)   | 6  |
| 2.9.- VERIFICACIONES DE DOCUMENTACIÓN (Art. 23 Rto. Dep. RFEdA)  | 6  |
| 2.10.- VERIFICACIONES TÉCNICAS (Art. 24 Rto. Dep. RFEdA)   | 6  |
| 2.11.- NORMA DE DISTRIBUCIÓN DE NEUMÁTICOS. PARQUE DE NEUMÁTICOS (Art. 25.9 Rto. Dep. RFEdA)                         | 8  |
| 2.12.- COMPOSICIÓN DE LA PRUEBA (Art. 27 Rto. Dep. RFEdA)  | 9  |
| 2.13.- KARTS ADMITIDOS EN PISTA (ART. 28 Rto. Dep. RFEdA)  | 9  |
| 2.14.- DISTANCIAS A RECORRER (Art. 29 Rto. Dep. RFEdA)   | 10 |
| 2.14.1.- CÓDIGO DE CONDUCTA EN PISTA.  | 10 |
| 2.15.- SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA) (Art. 30 Rto. Dep. RFEdA)  | 11 |
| 2.16.- ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS (Art. 32 Rto. Dep. RFEdA)  | 11 |
| 2.17.- PARRILLA DE SALIDA (Art. 32 Rto. Dep. RFEdA)  | 11 |
| 2.18.- PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA PARA WARM-UP, ENTRENAMIENTOS OFICIALES Y CARRERAS (Art. 34 Rto. Dep. RFEdA) | 12 |
| 2.19.- CLASIFICACIÓN (Art. 41 Rto. Dep. RFEdA)   | 12 |
| 2.20.- DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS Y CLASIFICACIONES (Art. 42 A 45 Rto. Dep. RFEdA)                                       | 13 |
| 3.-REGLAMENTO TÉCNICO GENERAL  | 14 |
| 3.1.- CHASIS   | 14 |
| 3.2.- ASIENTOS   | 14 |
| 3.3.- RADIADORES   | 14 |
| 3.4.- CONTROL DE NEUMÁTICOS  | 14 |

|  |    |
|--|----|
| 3.5.- COMBUSTIBLE OFICIAL  | 15 |
| 3.6.- EQUIPAMIENTO. INDUMENTARIA DE SEGURIDAD PARA LOS PILOTOS<br>(APARTADO 2.29 DEL Rto. TÉCNICO RFEdA) | 15 |
| 3.7.- CARENADO DELANTERO Y KIT DE MONTAJE CARENADO   | 15 |
| 3.8.- MÉTODO DE CONTROL DEL PESO   | 16 |
| 4.- REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO POR CATEGORÍA  | 16 |
| 4.1. PARA TODAS LAS CATEGORÍAS   | 16 |
| 5.- REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO ALEVÍN   | 17 |
| 5.1.- PILOTOS ADMITIDOS  | 17 |
| 5.2.- NEUMÁTICOS   | 17 |
| 5.3.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO ALEVÍN MICROMAX  | 17 |
| 6.- REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO CADETE   | 18 |
| 6.1.- PILOTOS ADMITIDOS  | 18 |
| 6.2. NEUMÁTICOS  | 18 |
| 6.3.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO CADETE MINIMAX   | 18 |
| 6.4.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO MINI CEK   | 19 |
| 7.- REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO JUNIOR   | 19 |
| 7.1.- PILOTOS ADMITIDOS  | 20 |
| 7.2.- NEUMÁTICOS   | 20 |
| 7.3.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO JUNIOR X30   | 20 |
| 7.4.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO JUNIOR ROTAX   | 20 |
| 8.- REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR   | 21 |
| 8.1.- PILOTOS ADMITIDOS  | 21 |
| 8.2.- NEUMÁTICOS   | 21 |
| 8.3.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR X30   | 22 |
| 8.4.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR ROTAX MAX   | 22 |
| 9.- REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO DD2  | 23 |
| 9.1.- PILOTOS ADMITIDOS  | 23 |
| 9.2.- NEUMÁTICOS   | 23 |
| 9.3.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DD2  | 24 |
| 10.- REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO KZ2   | 25 |
| 10.1.- PILOTOS ADMITIDOS   | 25 |
| 10.2.- NEUMÁTICOS  | 25 |
| 10.3.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR KZ2  | 25 |

## 1.- INTRODUCCIÓN

Este documento recoge el reglamento del Campeonato Madrileño 2020 (en adelante CMK) convocado por la Federación Madrileña de Automovilismo (en adelante FMA).

Las pruebas de karting que formen parte del Campeonato, se regirán en todos sus aspectos técnicos y deportivos por el reglamento de la FMA.

Los reglamentos técnicos de los motores IAME y KZ2 se regirán por toda la normativa de R.F.E. de A. 2020 (en adelante RFEa) salvo lo indicado como norma particular en este documento específico.

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

La reglamentación específica del CMK se describe a continuación referenciadas a cada apartado del reglamento deportivo de karting 2020 de la RFEa. El resto de apartados deportivos de la RFEa que no hayan sido modificados en el presente reglamento serán de aplicación íntegra.

### 2.1.- CATEGORÍAS Y CAMPEONATOS CONVOCADOS (Art. 1 Rto. Dep. RFEa)

La FMA establece para el año 2020 los siguientes campeonatos de karting:

- Campeonato Alevín MicroMax
- Campeonato Cadete MiniMax
- Campeonato Mini CEK (este Campeonato compartirá las mangas con la categoría Cadete)
- Campeonato Junior X30 y Campeonato Junior Rotax
- Campeonato Senior X30 y Campeonato Senior Rotax Max
- Campeonato DD2
- Campeonato Senior KZ2

El campeonato se compone de 5 pruebas que se disputarán de la siguiente manera:

#### **SABADO**

- Verificaciones de Documentación.
- Verificaciones Técnicas previas.
- Entrenamientos voluntarios y libres.
- Briefing de todas las categorías.

#### **DOMINGO**

- Verificaciones pendientes.
- Entrenamientos libres (Warm-up).

# CAMPEONATO MADRILEÑO KARTING 2020

- Entrenamientos Oficiales cronometrados.
- Foto de grupo.
- Carrera 1 y entrega de premios (al finalizar cada categoría).
- Carrera 2 y entrega de premios (al finalizar cada categoría).

## 2.2.- ASPIRANTES (Art. 2 Rto. Dep. RFEdA)

El Campeonato está abierto a concursantes y conductores con licencia federativa de cualquier Comunidad Autónoma. No se requiere realizar ninguna solicitud de puntuabilidad. El mero hecho de estar inscrito acarrea el derecho de puntuación en el campeonato de la categoría en la que se inscriba el piloto.

## 2.3.- INSCRIPCIONES (Art. 8 Rto. Dep. RFEdA)

Los concursantes que quieran participar en el campeonato completo o en una prueba determinada, deberán inscribirse de manera obligatoria en los plazos previstos.

Para realizar la inscripción se debe contar con licencia federativa de concursante y de piloto.

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....)

- **390 euros** el pack de derecho de inscripción al campeonato completo (cinco pruebas)
- **105 euros** los derechos de inscripción de cada prueba individual.

El proceso de inscripción al campeonato completo anual se realizará en el mes de febrero de manera centralizada en la FMA para todos los pilotos participantes.

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

- a) La inscripción al campeonato completo a fecha de cierre no completa -6 pilotos o más- en la categoría del concursante que reclama la devolución en los dos días siguientes a la publicación de las listas de inscripción definitivas.
- b) Si el resultado de la inscripción anual anticipada no llega a 50 inscritos la organización se reserva el derecho de cancelar el campeonato o modificar el formato que se especifica en este reglamento.

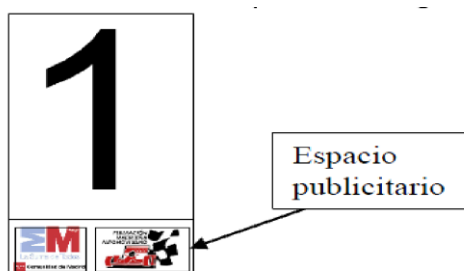
Para cada prueba, se abrirá un periodo de inscripción a la prueba individual desde el lunes de dos semanas anteriores a la semana de la prueba, hasta el viernes de la semana anterior a la prueba. En ese mismo periodo, se pedirá confirmación de asistencia y posibles cambios de material respecto a pruebas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

No se devolverá el derecho de inscripción salvo en el caso de cancelación por fuerza mayor del evento.

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 30 pilotos por categoría (mixta) y de 150 pilotos participantes en cada prueba. La aceptación de las inscripciones se realizará por riguroso orden de llegada a la FMA.

## 2.4.- PUBLICIDAD (Art. 10 Rto. Dep. RFEdA)

Un espacio en el número, quedará siempre reservado para la FMA para incluir su publicidad. En el caso de que un concursante no porte esta publicidad, supondrá la pérdida de todos los puntos obtenidos en la prueba y la no participación en el sorteo de premios de los patrocinadores.



## 2.5. NÚMERO DE CARRERA Y NOMBRE DE PILOTO (Art. 14 Rto. Dep. RFEdA)

Se asignará a cada concursante un número, de dos dígitos, conforme al orden de llegada a la FMA de la solicitud de inscripción a campeonato completo, y posteriormente cada a prueba individual, sin distinguir entre categorías. Toda la numeración será correlativa con ese criterio.

La organización entregará 4 números en cada prueba a cada participante. Los números se deberán poner en los dos laterales, en el frontal y en el porta-números trasero.

No se regula normativa de patrocinio sobre nombre de piloto en kart ni en mono. Es libre.

El número de piloto se utilizará como referencia para el sorteo de premios y también será utilizado para la asignación de espacio en paddock por orden creciente, favoreciendo una mejor ubicación por orden de inscripción (de numeraciones más bajas a más altas).

## 2.6.- CONTROL DE ESPACIO EN Paddock

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.

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 equivalente al número de pilotos inscritos con dicho concursante en cada una de las pruebas.

El número de 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 pre-parrilla 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.

## 2.7.- INCIDENTES, SANCIONES Y PENALIZACIONES (Art. 17 Rto. Dep. RFEdA)

Los Comisarios Deportivos podrán informar sobre sanciones por infracciones al procedimiento de salida o situaciones concretas presuntamente cometidas.

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

Los Comisarios Deportivos (de oficio o a petición del Director de Carrera y/o Competición) pueden infligir tanto las sanciones previstas en el Anexo 1 del presente Reglamento como cualquier otra que dispongan – a su exclusivo criterio- en virtud del C.D.I.

## 2.8.- VERIFICACIONES (Art. 22 Rto. Dep. RFEdA)

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

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

Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:

- a) Hacer verificar las condiciones de conformidad de un kart o de un concursante antes, durante y después de los entrenamientos y/o de la/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) No autorizar la salida a cualquier kart por razones de seguridad.

## 2.9.- VERIFICACIONES DE DOCUMENTACIÓN (Art. 23 Rto. Dep. RFEdA)

Ningún concursante/piloto que no haya pasado la verificación de la documentación, será autorizado a tomar parte en las sesiones de entrenamientos, mangas o carrera.

Al objeto de agilizar y hacer más operativas la verificación 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:

1. El boletín de inscripción debidamente cumplimentado en su totalidad y en particular que esté debidamente firmado por el concursante y que las características del Kart (Marca, modelo, ficha de homologación) corresponden con la normativa aplicable en su categoría.
2. Control de licencias.

El organizador hará entrega de:

- Un (1) único juego de números (1 frontal y 1 trasero y 2 laterales).
- Publicidades.

- Pases (1 pase Concursante, 1 Pase piloto parque cerrado, 1 pase mecánico parque cerrado).  
La solicitud de tramitación de un duplicado de los pases por pérdida, deterioro y/o sustracción implicará el coste de 50 euros.
- Cuanta documentación estime oportuna y sea de interés para los equipos.

## 2.10.- VERIFICACIONES TÉCNICAS (Art. 24 Rto. Dep. RFEa)

### VERIFICACIONES PREVIAS

Todos los participantes deberán estar en posesión de la ficha técnica de Karting específica de la F.M.A. que deberán descargarse de la página web de esta Federación. Esta ficha será cumplimentada y entregada a solicitud de los Comisarios Técnicos.

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, mangas y carrera.

El concursante/piloto deber

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.

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

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

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

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

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 y en su defecto proceda a informar a los Comisarios Técnicos.

### MARCAJE – PRECINTAJE

Durante las verificaciones técnicas previas, se podrán llevar a cabo por parte de los Comisarios Técnicos, precintaje o marcaje del o de los motores que presenten los concursantes y la identificación de los chasis, 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 si los hubieran puesto quedarán anotados en el Pasaporte Técnico que será firmado por el concursante. Dichos precintos deberán permanecer intactos durante toda la prueba.



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

#### **VERIFICACIONES DE ENTRADA A PREPARRILLA**

Ningún concursante/piloto que no haya pasado la verificación técnica de entrada a pre-parrilla o la haya realizado después de la hora establecida, será autorizado a tomar parte en entrenamientos, mangas o carrera.

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

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

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

#### **VERIFICACIONES FINALES**

Inmediatamente después de cada sesión de entrenamientos cronometrados oficiales, de cada manga y cada carrera los concursantes, que se hayan especificado previamente para ello, serán verificados en aquellos puntos que los Comisarios Deportivos consideren oportunos.

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.

En el caso de motores Rotax si se llegara a ese punto de verificación, que estarán precintados adecuadamente con un precinto Rotax oficial, si en las verificaciones se requiere romper el precinto, original Rotax. Los costes de montaje del motor posteriores a una verificación correrán a cargo del participante.

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

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.

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 el 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 Comisarios lo consideran oportuno.

Los Comisarios Técnicos (por delegación de los Comisarios Deportivos) podrán retener una o más piezas de un kart con el fin de controlarlas detenidamente. Estas piezas serán debidamente

marcadas o precintadas en presencia del concursante o representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas o número de los precintos.

## 2.11.- NORMA DE DISTRIBUCIÓN DE NEUMÁTICOS. PARQUE DE NEUMÁTICOS (Art. 25.9 Rto. Dep. RFEa)

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.

La organización suministrará solamente el neumático slick (de compra obligatoria por todos los participantes), pero la disponibilidad del neumático de agua será responsabilidad de cada concursante.

### **MÁXIMO NÚMERO DE NEUMÁTICOS**

Se utilizará solamente 1 juego nuevo por prueba.

En caso de lluvia el número de neumáticos a usar es libre.

### **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 y 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.

### **UTILIZACIÓN DE NEUMÁTICOS**

Los neumáticos verificados serán utilizados para los entrenamientos oficiales cronometrados, mangas clasificatorias y carreras, por tanto, no podrán ser utilizados para los entrenamientos oficiales no cronometrados o warm-up.

#### **1. Montaje de neumáticos**

Una vez adquiridos los neumáticos slick 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. Entrega y marcaje de neumáticos oficiales.**

En la entrada a pre-parrilla para la salida a las mangas oficiales, 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, no podrá pasar a pre-parrilla y por tanto no podrá disputar esa manga oficial o si la verificación es a la finalización de la manga, el piloto será descalificado.

## 2.12.- COMPOSICIÓN DE LA PRUEBA (Art. 27 Rto. Dep. RFEa)

Para todas las pruebas la composición será la siguiente:

**SÁBADO:** El sábado entero el circuito estará dedicado a entrenamientos libres para karts privados al menos de 9:00 hasta las 17:00h de la tarde. En dicho horario se dispondrá de un servicio de Ambulancia para evacuación y no se intermediarán tandas de karts de alquiler.

Las tandas de karts de competición serán de 15 minutos y asociadas a tres grupos de karts: Alevín + Cadete, Junior + Senior, DD2 + KZ2. En caso de existir más de 34 pilotos en esas agrupaciones se dividirán por las categorías reales convocadas en la competición y se seguirá el mismo principio de 15 minutos por grupo.

De 16:00 a 19:00 horas se efectuarán las verificaciones de documentación, las verificaciones técnicas previas del material a usar el domingo y el parque cerrado para venta, marcado y custodia de los neumáticos oficiales o de lluvia propiedad de los concursantes.

En el circuito podrán correr pilotos con kart privado socios o no del circuito.

En todos los circuitos el coste del ticket de pista será de 40 euros para los inscritos al campeonato y que no sean socios del circuito.

El ticket de pista para los no inscritos al campeonato y no socios será obviamente el que el circuito defina.

**DOMINGO:** El domingo comenzará con las verificaciones de documentación, las verificaciones técnicas y la venta y marcaje de neumáticos pendientes de la jornada del sábado.

La entrada de actividad a pista para Entrenamientos Libres, Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Carrera 1 y Carrera 2 comenzará por la categoría Alevín, posteriormente Cadete y así sucesivamente para terminar en KZ2.

Para toda la actividad en pista el domingo, se dispondrá de los servicios médicos dispuestos por Dirección de Carrera

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 pre-parrilla con todo el material preparado para salir a pista con el tiempo de anticipación suficiente antes de su hora de cierre correspondiente.

## 2.13.- KARTS ADMITIDOS EN PISTA (ART. 28 Rto. Dep. RFEdA)

El número máximo de karts admitidos en Pista es de **30** karts, salvo decisión expresa de los Comisarios Deportivos, quienes podrán aumentar su número hasta un máximo de **34** karts en función de las características del circuito.

## 2.14.- DISTANCIAS A RECORRER (Art. 29 Rto. Dep. RFEdA)

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

| CATEGORÍA | DISTANCIA      |
|-----------|----------------|
| ALEVÍN    | 15 Kilómetros. |
| CADETE    | 15 Kilómetros. |
| JUNIOR    | 20 Kilómetros. |
| SENIOR    | 20 Kilómetros. |
| DD2       | 20 Kilómetros. |
| KZ2       | 20 Kilómetros. |

## 2.14.1.- CÓDIGO DE CONDUCTA EN PISTA.

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

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

Si un kart sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del punto 2.14.1.2 citado a continuación, el piloto puede reincorporarse a la carrera. Sin embargo, solo puede realizarlo cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna. En este caso, si el piloto obtiene un beneficio o crea un problema de seguridad podrá ser sancionado.

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

1. Durante la Carrera, un kart que se encuentra sobre la Pista puede utilizar todo el ancho de la misma; sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por otro kart que está a punto de doblarlo, el piloto debe permitir adelantar el piloto más rápido a la primera ocasión posible. Si un piloto que ha sido alcanzado parece no haber visto que otro piloto está intentando adelantarlo, los comisarios agitarán banderas azules para prevenirle que un piloto más rápido intenta adelantarlo. Cualquier piloto que parezca ignorar deliberadamente las banderas azules será puesto en conocimiento de los Comisarios Deportivos. Sin embargo, las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como, más de un cambio de dirección para defender una posición, la aglomeración voluntaria de karts dentro de los límites de la pista, o proceder a cualquier otro cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidas. Todo piloto considerado como culpable de una de estas infracciones antes mencionadas, será reportado a los Comisarios Deportivos de la prueba.
2. La repetición de faltas graves, o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo, una salida de Pista), será comunicada a los Comisarios Deportivos de la Prueba y podrá entrañar la descalificación de la carrera de todo piloto implicado.
3. Contactos y/o colisiones, entendidos como incidentes o colisiones evitables podrán ser sancionados por los Comisarios Deportivos.
4. Dirección de Carrera mostrará la bandera formada por triángulo negro y triángulo blanco, acompañada de un panel con un número del piloto correspondiente, que indicará que Dirección de Carrera ha detectado alguna acción que podría ser causa de Sanción o Penalización.
5. Está prohibido realizar ensayos de salida en pista, excepto en el momento, lugar y forma establecida por el Director de Competición y/o Carrera en el Briefing.
6. Está prohibido efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos a partir del punto indicado por el Director de Competición y/o de Carrera en el Briefing. Durante

los entrenamientos privados, oficiales cronometrados y Warm-up estas maniobras estarán estrictamente prohibidas en todo momento.

7. La circulación de un kart innecesariamente lenta, errática o de forma que pueda ser considerada potencialmente peligrosa para el resto de pilotos o resto de personas, estará prohibida en cualquier momento. Será de aplicación tanto si el kart está circulando en pista, entrada y/o salida del Pit Lane.

Como norma general se considerará rodar innecesariamente lento, circular entre 3 y 5 segundos más lento en relación con el tiempo de vuelta medio de la sesión en cuestión.

## 2.15.- SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA) (Art. 30 Rto. Dep. RFEdA)

En caso de declararse "Pista Mojada" (condición señalada por una pancarta por el Director de Carrera o de Prueba), la elección de neumáticos es libre (excepto en la especialidad de ALEVÍN y CADETE). El Director de Carrera se reserva el derecho de mostrar la bandera negra a un piloto si juzga que lleva un juego de neumáticos erróneo y va muy lento o peligroso para los otros pilotos. De hecho, la utilización de neumáticos "Slicks" es obligatoria en todos los demás casos. Cuando el Director de Carrera y/o de prueba declaren "Pista Mojada" en la Categoría ALEVÍN y CADETE, todos los pilotos deben colocar –en el tiempo establecido por el Director de Carrera– neumáticos para lluvia en todas las ruedas antes de su salida.

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

## 2.16.- ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS (Art. 32 Rto. Dep. RFEDA)

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.

Los pilotos autorizados a participar en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados tendrán derecho a una sesión máxima de 8 minutos. La clasificación se realizará con el mejor tiempo realizado por cada piloto.

## 2.17.- PARRILLA DE SALIDA (Art. 32 Rto. Dep. RFEdA)

Al final de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, será publicada la lista de pilotos clasificados y también las parrillas de salida.

Solo a estos pilotos les será permitida la salida en las Mangas de clasificación y/o en las Carreras.

La parrilla de las mangas clasificatorias se formará en función de los resultados de los entrenamientos oficiales cronometrados.

La parrilla de la carrera 1 se formará en función de los resultados del entrenamiento cronometrado oficial.

La parrilla de la carrera 2 se formará en función de la clasificación oficial provisional publicada por la Dirección de Carrera, inmediatamente después de finalizar la 1ª carrera. Si desde la publicación de la citada clasificación provisional hasta la hora establecida para la publicación de la parrilla de la 2ª Carrera, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la clasificación provisional que sirve de base para la confección de la parrilla.

# CAMPEONATO MADRILEÑO KARTING 2020

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

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.

Cualquier concursante cuyo vehículo no pueda formar parte de la parrilla, por la razón que sea (o que tenga un motivo importante para creer que su vehículo no estará preparado para tomar la salida) debe informar obligatoriamente al Director de Carrera antes de este momento.

Si se retiran uno o más vehículos antes de la publicación definitiva de la parrilla de salida, sus espacios en la misma serán completados con los vehículos de reserva, si los hubiera, que serán admitidos a la salida en los últimos puestos de la parrilla.

Después de la publicación de la parrilla de salida, ningún vehículo de reserva será admitido a participar en la carrera.

Todo participante que se retire de la prueba sin notificar previamente su decisión de hacerlo al Director de Carrera, será sancionado.

## 2.18.- PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA PARA WARM-UP, ENTRENAMIENTOS OFICIALES Y CARRERAS (Art. 34 Rto. Dep. RFEdA)

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

## 2.19.- CLASIFICACIÓN (Art. 40 Rto. Dep. RFEdA)

Para clasificarse en una Carrera deberán efectuar al menos el **50%** de las vueltas realizadas por el vencedor (la mitad por exceso si el número de vueltas es impar), aunque no hayan traspasado la línea de llegada después de haberlo hecho el vencedor de la prueba en su última vuelta y, en consecuencia, no les haya sido mostrada la señal de fin de Carrera (bandera a cuadros)

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

De acuerdo con lo establecido en el CDI, la línea de llegada es la que establece el orden de llegada real de los vehículos. Por ello, en caso de duda, la “foto-finish” será la que establezca el citado orden de llegada.

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

Si esto no fuera suficiente para deshacer el empate, se tomaría en consideración la segunda mejor vuelta y así sucesivamente hasta establecer el orden de llegada.

La clasificación oficial provisional firmada por el Director de Carrera será publicada después de la Carrera. Será la única clasificación válida bajo reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en virtud del Código Deportivo Internacional o Reglamento Deportivo.

## 2.20.- DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS Y CLASIFICACIONES (Art. 42 A 45 Rto. Dep. RFEa)

### PUNTUACIONES

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 logre el mejor tiempo en los entrenamientos Oficiales Cronometrados.

#### Distribución de puntos en Carrera

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

- 1º 25 puntos
- 2º 22 puntos
- 3º 20 puntos
- 4º 19 puntos
- 5º 18 puntos

Y así sucesivamente en función decreciente de puntos.

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

### CLASIFICACIÓN FINAL ANUAL

El título de piloto ganador del campeonato será concedido al que haya conseguido el mayor número de puntos, con la suma total de 9 resultados. Es decir, se descontará 1 carrera de las 10 que componen el campeonato para hacer el cálculo de los puntos totales netos. La carrera o manga 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.
- La no participación en alguna prueba del Campeonato fruto del cumplimiento de una sanción.

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.

En casos de empate entre pilotos para una prueba o para el Campeonato anual, la regla de desempate será la que primero emerja de la aplicación del siguiente proceso:

- 1º) Según la calidad de los puestos obtenidos en las clasificaciones de las Carrera puntuables.



2º) Si persiste el empate, calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc.) obtenidos en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados en las pruebas puntuables (cantidad de poles, si persiste el empate cantidad de segundos puestos, etc.)

#### **ENTREGA DE PREMIOS**

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.

### **3.-REGLAMENTO TÉCNICO GENERAL**

Se seguirá de manera completa e íntegra el Reglamento Técnico 2020 publicado por la RFEdA. Son de resaltar los aspectos de seguridad que se indican en dicho reglamento y en particular los siguientes:

#### **3.1.- CHASIS**

Se aplicará con carácter general la normativa de la R.F.E.D.A. en cuanto a autorización de todos los chasis homologados en el periodo 2011-2016 y 2014-2020. Cualquier chasis fuera de ese periodo también será admitido siempre que cumpla con los requisitos de seguridad exigidos en las verificaciones previas.

#### **3.2.- 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.

#### **3.3.- 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).

#### **3.4.- CONTROL DE NEUMÁTICOS**

A la entrada de la pre-parrilla, 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 pre-parrilla 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 pre-parrilla.

- b) En ningún caso se concederá tolerancia de tiempo.

En los entrenamientos oficiales cronometrados o carreras, a la entrada de pre-parrilla, 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 pre-parrilla.
- 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.

### 3.5.- COMBUSTIBLE OFICIAL

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.

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.

Los únicos aceites autorizados serán los establecidos en la lista de aprobados por la C.I.K.

Los participantes están obligados a declarar en el pasaporte técnico la marca, tipo y porcentaje de aceite que utilizaran en la prueba.

### 3.6.- EQUIPAMIENTO. INDUMENTARIA DE SEGURIDAD PARA LOS PILOTOS (APARTADO 2.29 DEL Rto. TÉCNICO RFEdA)

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 R.F.E. de A.
- 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 Alevín y Cadete, 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.

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.

El vestir o utilizar joyas (Ej. Collares, cadenas, piercing, etc.,) está prohibido por razones de seguridad durante todo el transcurso de la prueba.

### 3.7.- CARENADO DELANTERO Y KIT DE MONTAJE CARENADO

Será obligatorio el uso de nuevo paragolpes delantero según la normativa C.I.K./1/CA/20, y su reglamentación y sanciones serán conforme a la reglamentación del Campeonato de España 2020.

En todas las categorías convocadas del Campeonato Madrileño de Karting, el uso del carenado delantero homologado y del kit de fijación del carenado delantero homologado (C.I.K. o por un A.D.N.) correspondiente al periodo 2015-2020, es obligatorio.

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

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

#### INSTALACIÓN DEL CARENADO DELANTERO

El carenado delantero (instalado mediante el kit de montaje del carenado) debe estar en posición correcta en todo momento de la competición. Ver dibujo técnico nº 2d del Campeonato de España de Karting.

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

Una vez mostrada la bandera a cuadros y los pilotos hayan cruzado la línea de llegada, uno o más Jueces de Hechos comprobarán la colocación de los carenados delanteros de los karts participantes, realizando el correspondiente informe en el caso que el carenado delantero de un kart no esté en la posición correcta. Los Comisarios Deportivos impondrán en todo caso, de forma automática, directa e inmediata una penalización consistente en una pérdida de **3 posiciones** en las Parrillas de Salida de las mangas clasificatorias en el caso que dicha infracción se produzca durante los Entrenamientos Oficiales Cronometrados o una penalización en tiempo de **5 segundos** al concursante/piloto del kart implicado cuando se trate de las Mangas Clasificatorias y/o Carreras. **Estas penalizaciones no serán apelables.**

Si queda constatado / probado que un piloto ha reemplazado y/o reposicionado intencionadamente un carenado delantero que no estaba instalado correctamente durante la última vuelta o tras haberse mostrado la bandera a cuadros, conllevará la descalificación de la competición. Esta penalización no será apelable.

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

Si tras un control, se constata que el carenado delantero no es conforme al Reglamento, el piloto en cuestión no será autorizado a acceder a la Pre-Parrilla: por consecuencia, no será

autorizado a tomar parte en la sesión correspondiente de la competición (Entrenamientos, Mangas clasificatorias o Carreras).

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

### 3.8.- MÉTODO DE CONTROL DEL PESO

En el caso de que en una pesada ordinaria un kart dé 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 POR CATEGORÍA

### 4.1. PARA TODAS LAS CATEGORÍAS

#### DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

- Ver apartado 2.3

#### PRUEBAS PUNTUABLES

El Campeonato se celebrará a 5 cronos y 10 carreras, que se mantendrán en CINCO pruebas conforme al calendario que se especifique.

#### RESULTADOS A RETENER Y A DESCONTAR

- Ver apartado 2.19

#### GASOLINA

La gasolina oficial de la prueba, será la determinada por el organizador.

El sistema de utilización será el establecido en el Art. 2.26 del Reglamento Técnico de Karting o vendrá determinado en el Reglamento Particular de la prueba.

#### PREMIOS

El campeón final de cada campeonato anual tendrá la posibilidad de sacar la licencia de 2021 de manera gratuita si la realiza en F.M.A.

Adicionalmente se establecerán otros premios por sorteo cuya normativa y alcance queda definido fuera de este Reglamento y será notificado por los medios correspondientes que la organización designe.

## 5.- REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO ALEVÍN

### 5.1.- PILOTOS ADMITIDOS

Deportistas con licencia federativa en vigor de tipo ALE o equivalente con un mínimo de 8 años cumplidos en el momento de la solicitud de licencia, y un máximo de 10 años cumplidos en el año. Los pilotos que cumplan 11 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     | 145 €                 |
| LLUVIA       | LIBRE | LIBRE | LIBRE  |                       |

### 5.3.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO ALEVÍN MICROMAX

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

#### MOTOR AUTORIZADO

MOTOR ROTAX MICROMAX

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 del motor 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 de Korridas, salvo lo indicado como norma particular en este documento específico y que se define a continuación.

El bloque motor que comprende la tapa y la culata, conjunto cilindro y caja de láminas, conjunto cárter y conjunto cigüeñal, puede montarse con una composición de estos elementos que pueden ser de diferentes evoluciones/años. Es decir, la composición del bloque motor es libre pero siempre con piezas originales Rotax. Como ilustración de esta normativa se indican a continuación un par de ejemplos que SI están permitidos para competir. Primer ejemplo: se podrá participar con un cilindro de 2017 o 2018 en un motor con cárter y tapa de culata de

2008. Segundo ejemplo: Si se podrá equipar un cilindro de 2008 con un pistón o una biela de 2017 o 2018.

Sin embargo, todos los elementos periféricos del bloque motor, que comprenden escape con su restrictor carburador completo, centralita, válvula, cableado eléctrico y conjunto de batería, deben ser con la última especificación Rotax 2020. No se admitirán piezas de distintas versiones mezcladas para conformar el grupo de periféricos del motor.

#### **PESOS**

Peso mínimo en orden de marcha: 110 kg.

## **6.- REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO CADETE**

Todos los pilotos de la categoría Cadete 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: Cadete MiniMax y Mini Cex.

### **6.1.- PILOTOS ADMITIDOS**

Para la categoría Cadete Minimax Deportistas con licencia federativa CAD o equivalente, y que durante la temporada cumplan 10, 11, ó 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.

Para la categoría Mini CEK Deportistas con licencia federativa ALE, CAD o equivalente, 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.

### **6.2. NEUMÁTICOS**

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán:

| <b>METEOROLOGÍA</b> | <b>TIPO</b> | <b>MARCA</b> | <b>MODELO</b> | <b>PRECIO (IVA incluido)</b> |
|---------------------|-------------|--------------|---------------|------------------------------|
| <b>SECO</b>         | SLICK       | MOJO         | C2            | 145 €                        |
| <b>LLUVIA</b>       | LIBRE       | LIBRE        | LIBRE         |                              |

### **6.3.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO CADETE MINIMAX**

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

#### **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.

El bloque motor que comprende la tapa y la culata, conjunto cilindro y caja de láminas, conjunto cárter y conjunto cigüeñal, puede montarse con una composición de estos elementos que pueden ser de diferentes evoluciones/ años. Como ilustración de esta normativa se indican a continuación un par de ejemplos que SI están permitidos para competir.

- Primer ejemplo: se podrá participar con un cilindro de 2017 o 2018 en un motor con cárter y tapa de culata de 2008.
- Segundo ejemplo: SI se podrá equipar un cilindro de 2008 con un pistón o una biela de 2017 o 2018.

Sin embargo, todos los elementos periféricos del bloque motor, que comprenden escape con su restrictor carburador completo, centralita, válvula, cableado eléctrico y conjunto de batería, deben ser con la última especificación Rotax 2020. No se admitirán piezas de distintas versiones mezcladas para conformar el grupo de periféricos del motor.

#### **PESOS**

Peso mínimo en orden de marcha: 115 kg.

#### **6.4.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO MINI CEK**

En general, se seguirá de manera completa e íntegra el Reglamento Técnico 2020 y Hojas de Homologación publicadas por la RFEDA, con el siguiente resumen de normas específicas.

#### **MOTOR AUTORIZADO**

Categoría MINI: IAME WATERSWIFT 60CC (60cc- Embrague centrifugo 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>

#### **PESOS**

Peso mínimo en orden de marcha: 110 Kg

## 7.- 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.

### 7.1.- PILOTOS ADMITIDOS

Deportistas con licencia federativa en vigor "JR" o equivalente y que durante la temporada cumplan 12, 13 ó 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.

### 7.2.- NEUMÁTICOS

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán:

| METEOROLOGÍA | TIPO  | MARCA | MODELO | PRECIO (IVA incluido) |
|--------------|-------|-------|--------|-----------------------|
| SECO         | SLICK | MOJO  | D2     | 170 €                 |
| LLUVIA       | LIBRE | LIBRE | LIBRE  |                       |

### 7.3.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO JUNIOR X30

En general, se seguirá de manera completa e integra el Reglamento Técnico 2020 y Hojas de Homologación publicadas por la RFEA, con el siguiente resumen de normas específicas.

#### 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 R.F.E.d.A en sus reglamentos desde 2017 a 2020

#### PESOS

Peso mínimo en orden de marcha: 145 kg.

### 7.4.- 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.

#### 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 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.

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.

El bloque motor que comprende la tapa y la culata, conjunto cilindro y caja de láminas, conjunto cárter y conjunto cigüeñal, puede montarse con una composición de estos elementos que pueden ser de diferentes evoluciones/ años. Es decir, la composición del bloque motor es libre pero siempre con piezas originales Rotax. Como ilustración de esta normativa se indican a continuación un par de ejemplos:

Si están permitidos para competir:

- Primer ejemplo: se podrá participar con un cilindro de 2017 o 2018 en un motor con cárter y tapa de culata de 2008.
- Segundo ejemplo: Si se podrá equipar un cilindro de 2008 con un pistón o una biela de 2017 o 2018.

Sin embargo, todos los elementos periféricos del bloque motor, que comprenden escape con su restrictor, carburador, centralita, válvula, cableado eléctrico y conjunto batería, deben conformar uno de los siguientes packs completos: todo el conjunto de versiones no EVO, todo EVO1, o todo EVO2017. No se admitirán piezas de distintas versiones mezcladas para conformar el grupo de periféricos del motor. Como ilustración de esta normativa se indican a continuación un par de ejemplos que NO están permitidos para competir.

- Primer ejemplo: NO se podrá equipar un carburador de 2008 en conjunto con una centralita EVO1 ni EVO2017 o con un escape EVO1 o EVO2017.
- Segundo ejemplo: no se permitirá equipar un restrictor de un escape del modelo antiguo no EVO con un escape EVO1 ni EVO2017.

Como marca de bujía podrá utilizarse tanto DENSO como NGK, conforme a las reglamentaciones anteriores y actuales de Rotax.

## **PESOS**

Peso mínimo en orden de marcha: 145 kg.



## 8.- REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR

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: Senior X30 y Senior Rotax Max.

### 8.1.- PILOTOS ADMITIDOS

Deportistas con licencia federativa en vigor de tipo Sénior o equivalente, 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.

### 8.2.- NEUMÁTICOS

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán:

| METEOROLOGÍA | TIPO  | MARCA | MODELO | PRECIO (IVA incluido) |
|--------------|-------|-------|--------|-----------------------|
| SECO         | SLICK | MOJO  | D5     | 185 €                 |
| LLUVIA       | LIBRE | LIBRE | LIBRE  |                       |

### 8.3.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR X30

En general, se seguirá de manera completa e íntegra el Reglamento Técnico 2020 y Hojas de Homologación publicadas por la RFEdA, con el siguiente resumen de normas específicas.

#### 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- 27<sup>a</sup>, y el embrague nuevo o antiguo.

Las fichas de homologación de los motores y componentes serán las especificadas por la R.F.E.d.A. en sus reglamentos desde 2017 a 2020.

“254Q” Parilla 125 cc X30 LIMIT. 1600

“293” E” Carburettor TRYTON HB27-C

#### PESOS

Peso mínimo en orden de marcha: 158 kg.

#### 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.

## 8.4.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR ROTAX MAX

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

### **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 registrará 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.

La normativa técnica que regula para los motores Rotax en sus distintas evoluciones se registrará 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.

El bloque motor que comprende la tapa y la culata, conjunto cilindro y caja de láminas, conjunto cárter y conjunto cigüeñal, puede montarse con una composición de estos elementos que pueden ser de diferentes evoluciones/ años. Es decir, la composición del bloque motor es libre pero siempre con piezas originales Rotax. Como ilustración de esta normativa se indican a continuación un par de ejemplos:

Si están permitidos para competir:

- Primer ejemplo: se podrá participar con un cilindro de 2017 o 2018 en un motor con cárter y tapa de culata de 2008.
- Segundo ejemplo: Si se podrá equipar un cilindro de 2008 con un pistón o una biela de 2017 o 2018.

Sin embargo, todos los elementos periféricos del bloque motor, que comprenden escape con su restrictor, carburador, centralita, válvula, cableado eléctrico y conjunto batería, deben conformar uno de los siguientes packs completos: todo el conjunto de versiones no EVO, todo EVO1, o todo EVO2017. No se admitirán piezas de distintas versiones mezcladas para conformar el grupo de periféricos del motor. Como ilustración de esta normativa se indican a continuación un par de ejemplos:

**NO** están permitidos para competir:

- Primer ejemplo: NO se podrá equipar un carburador de 2008 en conjunto con una centralita EVO1 ni EVO2017 o con un escape EVO1 o EVO2017.
- Segundo ejemplo: NO se permitirá equipar un restrictor de un escape del modelo antiguo no EVO con un escape EVO1 ni EVO2017.

Como marca de bujía podrá utilizarse tanto DENSO como NGK, conforme a las reglamentaciones anteriores y actuales de Rotax.

#### **PESOS**

Peso mínimo en orden de marcha: 160 kg.

#### **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.

## **9.- REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO DD2**

### **9.1.- PILOTOS ADMITIDOS**

Deportistas con licencia federativa en vigor de tipo Sénior o equivalente, y que durante la temporada cumplan un mínimo de 15 años.

### **9.2.- NEUMÁTICOS**

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán:

| <b>METEOROLOGÍA</b> | <b>TIPO</b> | <b>MARCA</b> | <b>MODELO</b> | <b>PRECIO (IVA incluido)</b> |
|---------------------|-------------|--------------|---------------|------------------------------|
| <b>SECO</b>         | SLICK       | MOJO         | D5            | 185 €                        |
| <b>LLUVIA</b>       | LIBRE       | LIBRE        | LIBRE         |                              |

### **9.3.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DD2**

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

#### **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 deber ser originales Rotax y no estar manipuladas.

La normativa técnica que regula para los motores Rotax en sus distintas evoluciones se registrá 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.

La normativa técnica que regula para los motores Rotax en sus distintas evoluciones se registrá 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.

Está permitido tanto el uso de la corona de arranque y secundario en su nuevo modelo 2019-2020, como en sus modelos anteriores

El bloque motor que comprende la tapa y la culata, conjunto cilindro y caja de láminas, conjunto cárter y conjunto cigüeñal, puede montarse con una composición de estos elementos que pueden ser de diferentes evoluciones/ años. Es decir, la composición del bloque motor es libre pero siempre con piezas originales Rotax. Como ilustración de esta normativa se indican a continuación un par de ejemplos:

**SI** están permitidos para competir.

- Primer ejemplo: se podrá participar con un cilindro de 2017 o 2018 en un motor con cárter y tapa de culata de 2008.
- Segundo ejemplo: SI se podrá equipar un cilindro de 2008 con un pistón o una biela de 2017 o 2018.

Sin embargo, todos los elementos periféricos del bloque motor, que comprenden escape con su restrictor, carburador, centralita, válvula, cableado eléctrico y conjunto batería, deben conformar uno de los siguientes packs completos:

Todo el conjunto de versiones no EVO, todo EVO1, o todo EVO2017. No se admitirán piezas de distintas versiones mezcladas para conformar el grupo de periféricos del motor. Como ilustración de esta normativa se indican a continuación un par de ejemplos que NO están permitidos para competir.

- Primer ejemplo: NO se podrá equipar un carburador de 2008 en conjunto con una centralita EVO1 ni EVO2017 o con un escape EVO1 o EVO2017.
- Segundo ejemplo: NO se permitirá equipar un restrictor de un escape del modelo antiguo no EVO con un escape EVO1 ni EVO2017.
- Como marca de bujía podrá utilizarse tanto DENSO como NGK, conforme a las reglamentaciones anteriores y actuales de Rotax.

## **PESOS**

Peso mínimo en orden de marcha: 170 kg.

## **CHASIS DD2**

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

## 10.- REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO KZ2

### 10.1.- PILOTOS ADMITIDOS

Deportistas con licencia federativa en vigor de tipo Sénior o equivalente, y que durante la temporada cumplan un mínimo de 15 años.

### 10.2.- NEUMÁTICOS

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán:

| METEOROLOGÍA | TIPO  | MARCA | MODELO | PRECIO (IVA incluido) |
|--------------|-------|-------|--------|-----------------------|
| SECO         | SLICK | MOJO  | D5     | 185 €                 |
| LLUVIA       | LIBRE | LIBRE | LIBRE  |                       |

### 10.3.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR KZ2

En general, se seguirá de manera completa e íntegra el Reglamento Técnico 2020 y Hojas de Homologación publicadas por la Federación Española de Automovilismo, con el siguiente resumen de normas específicas.

#### 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 2020

#### PESOS

Peso mínimo en orden de marcha: 175 kg.