REGLAMENTO DEPORTIVO DEL CAMPEONATO MADRILEÑO DE KARTING 2024

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN....3
2. REGLAMENTO DEPORTIVO....3
2.1. CATEGORÍAS Y CAMPEONATOS CONVOCADOS....3
2.2. ASPIRANTES Y PUNTUABILIDAD....4
2.3. INSCRIPCIONES....4
2.4. ACCESO A PARQUE CERRADO Y PITLANE....5
2.5. PUBLICIDAD....5
2.6. NÚMERO DE CARRERA Y NOMBRE DE PILOTO....6
2.7. CONTROL DE ESPACIO EN PADDOCK....6
2.8. INCIDENTES, SANCIONES Y PENALIZACIONES....7
2.9. VERIFICACIONES....7
2.10. NORMA DE DISTRIBUCIÓN DE NEUMÁTICOS. PARQUE DE NEUMÁTICOS....10
2.11. COMPOSICIÓN DE LA PRUEBA....11
2.12. KARTS ADMITIDOS EN PISTA....11
2.13. DISTANCIAS A RECORRER....12
2.14. CÓDIGO DE CONDUCTA EN PISTA....12
2.15. SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)....13
2.16. ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS....13
2.17. PARRILLA DE SALIDA....14
2.18. PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA PARA WARM-UP, ENTRENAMIENTOS OFICIALES Y CARRERAS....15
2.19. CLASIFICACIÓN....15
2.20. DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS Y CLASIFICACIONES....15
3. REGLAMENTO TÉCNICO GENERAL....17
3.1. CHASIS....17
3.2. ASIENTOS....17
3.3. RADIADORES....17
3.4. CONTROL DE NEUMÁTICOS....18
3.5. COMBUSTIBLE OFICIAL....18
3.6. EQUIPAMIENTO. INDUMENTARIA DE SEGURIDAD PARA LOS PILOTOS....18
3.7. CARENADO DELANTERO Y KIT DE MONTAJE CARENADO....19
3.8. MÉTODO DE CONTROL DEL PESO....20

4. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO COMÚN PARA TODAS LAS CATEGORÍAS 21
4.1. PARA TODAS LAS CATEGORÍAS 21
5. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO MICROMAX INICIACIÓN 21
5.1. PILOTOS ADMITIDOS 21
5.2. NEUMÁTICOS 22
5.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECIFÍCO MICROMAX INICIACIÓN 22
6. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO MINIMAX 22
6.1. PILOTOS ADMITIDOS 22
6.2. NEUMÁTICOS 23
6.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO CADETE MINIMAX 23
6.4.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO MINI CEK 23
7. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO JUNIOR 24
7.1. PILOTOS ADMITIDOS 24
7.2. NEUMÁTICOS 24
7.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO JUNIOR X30 24
7.4. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO JUNIOR ROTAX 24
8. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR 25
8.1. PILOTOS ADMITIDOS 25
8.2. NEUMÁTICOS 25
8.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECIFÍCO SENIOR X30 26
8.4. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR ROTAX MAX 26
9. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO DD2 Y DD2 MASTER 27
9.1. PILOTOS ADMITIDOS 27
9.2. NEUMÁTICOS 27
9.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DD2 y DD2 Master 27
10. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO KZ2 Y KZ2 SILVER 28
10.1. PILOTOS ADMITIDOS 28
10.2. NEUMÁTICOS 28
10.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR KZ2 28

VERSIÓN 2 DE MARZO DE 2024

1. INTRODUCCIÓN

Este documento recoge el reglamento deportivo del Campeonato Madrileño de Karting 2024 (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 RFEDA 2024 (en adelante RFEDA) 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

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

- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos Madrileños.
- 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.

El C.D.I. será de aplicación, con carácter prioritario, en los aspectos generales, de procedimiento, reclamaciones y apelaciones.

2.1. CATEGORÍAS Y CAMPEONATOS CONVOCADOS.

La FMA establece para el año 2024 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

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

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

SABADO

- ✓ Verificaciones de Administrativas.
- ✓ Verificaciones Técnicas previas.
- ✓ Entrenamientos voluntarios y libres. (No regulados por la FMA).
- ✓ Briefing de todas las categorías.

DOMINGO

- ✓ Verificaciones pendientes.
- ✓ Entrenamientos libres (Warm-up).
- ✓ Entrenamientos Oficiales cronometrados.
- ✓ Foto grupal
- ✓ Carrera 1 y entrega de premios (al finalizar cada categoría).
- ✓ Carrera 2 y entrega de premios (al finalizar cada categoría).

2.2. ASPIRANTES Y PUNTUABILIDAD

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.

Los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FMA están reservados exclusivamente a competidores, pilotos y copilotos con licencia Federativa en vigor, esto es, que estén adscritos a la FMA a través de los listados de federados.

En base al artículo 11.2.2. de las PCCCTM, también podrán puntuar aquellos pilotos con licencia homologada por la RFEDA adscritas a otras Federaciones diferentes a la FMA. Para hacerlo, deberán solicitarlo a través del formulario “solicitud de puntuablilidad” alojado en la página “Campeonatos” de la web de la FMA antes de su primera participación en el Campeonato. La solicitud deberá ir acompañada del abono de la cantidad de **50€** en concepto de derechos de participación y podrá realizarse antes del inicio de la segunda prueba de la temporada (publicación de lista de autorizados). La fecha de entrega de la solicitud marcará inicio del derecho a obtener la puntuabilidad del campeonato. Finalizada la segunda prueba en el calendario no se admitirán nuevas solicitudes de puntuabilidad.

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.

2.3. INSCRIPCIONES.

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.…)

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

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.

En estas cantidades no está incluida la solicitud de puntuabilidad para pilotos de otras Federaciones contemplado en el artículo 2.2.

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 **5** 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.

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.

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 26 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.

2.4. ACCESO A PARQUE CERRADO Y PITLANE

El acceso al Parque Cerrado y Pit Lane estará limitado a una persona por cada piloto.

Para la seguridad y cobertura legal de todos, para el acceso al Parque Cerrado y Pitlane durante el desarrollo de la carrera será obligatorio estar en posesión de licencia de asistencia en vigor (Tipo AS).

2.5. PUBLICIDAD

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

2.6. NÚMERO DE CARRERA Y NOMBRE DE PILOTO

Se asignará a cada concursante un dorsal para todo el campeonato, 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. Este número se utilizará para diversos aspectos de la logística del campeonato (como asignación del paddock). Toda la numeración será correlativa con ese criterio.

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.

Las placas adhesivas con los dorsales entregados a cada participante tendrán una dimensión de 185 x 185 y de 135 x135 milímetros, con los dígitos negros sobre fondo blanco y publicidad oficial obligatoria en la parte superior.

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.

Cualquier infracción a esta norma comportará la penalización de no ser autorizado a tomar la salida.

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

2.7. 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 optimizado en base al número de pilotos inscritos con dicho concursante y las carpas que realmente sean necesarias en cada una de las pruebas.

El número **PIN** 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 preparrilla y los más altos

estarán más alejados, gratificando así la agilidad que los concursantes han tenido a la hora de hace r 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. INCIDENTES, SANCIONES Y PENALIZACIONES

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) 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 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)).

2.9. VERIFICACIONES

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 administrativas 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, 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) No autorizar la salida a cualquier kart por razones de seguridad.

2.9.1. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

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

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:

1. Control de licencias (tanto de piloto como de asistencia).

El organizador hará entrega de:

- ✓ Un (1) único juego de números (1 frontal y 1 trasero y 2 laterales).
- ✓ Publicidades.
- ✓ Pases (1 Pase piloto parque cerrado, 1 pase mecánico parque cerrado).
- ✓ Cuanta documentación estime oportuna y sea de interés para los equipos.

2.9.2. VERIFICACIONES TÉCNICAS

Verificaciones previas

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 sin la autorización expresa de los Comisarios Deportivos.

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 siendo los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes de carácter técnico.

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, el transponder, así como la publicidad obligatoria si la hubiera, antes de iniciar las verificaciones técnicas previas.

El concursante de cada kart descargará de la página web de la FMA 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 para, 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 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 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 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.

Verificaciones de entrada a preparrilla

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

Se realizarán comprobaciones 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~~ cualquier irregularidad ~~si es~~ observada en los mismos, ya que la responsabilidad de mantener adecuadamente el estado de los precintos es única y exclusiva del concursante.

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.

Verificaciones finales

Inmediatamente después de cada sesión de entrenamientos cronometrados oficiales, de cada manga y cada carrera, los concursantes que hayan seleccionado los Comisarios Deportivos previamente 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, 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.

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 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 Comisarios lo consideran oportuno.

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.

2.10. NORMA DE DISTRIBUCIÓN DE NEUMÁTICOS. PARQUE DE NEUMÁTICOS

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 tanto el neumático slick como los de agua.

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 ~~meeting~~.

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 lo 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 SLICK

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.

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.

UTILIZACIÓN DE NEUMÁTICOS LLUVIA.

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

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 preparrilla 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, o bien no podrá pasar a preparrilla y por tanto no podrá disputar esa manga oficial o, si la verificación es a la finalización de la manga, el piloto será descalificado.

2.11. COMPOSICIÓN DE LA PRUEBA

Para todas las pruebas la composición será la siguiente:

SÁBADO: De 15:00 a 19:00 horas se efectuarán las verificaciones administrativas, 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.

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. Minimax, Junior, Senior, Micromax Iniciación, DD2 y 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 preparrilla con todo el material preparado para salir a pista con el tiempo de anticipación suficiente antes de su hora de cierre correspondiente.

2.12. KARTS ADMITIDOS EN PISTA

El número máximo de karts admitidos en Pista es de 26 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.

2.13. DISTANCIAS A RECORRER

La distancia máxima 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

2.14. CÓDIGO DE CONDUCTA EN PISTA.

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

1. 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 por los Comisarios Deportivos.

2. Si un kart sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del punto 2.14.6. 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.

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

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 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. Además, 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.

5. 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.

6. Contactos y/o colisiones, entendidos como incidentes o colisiones evitables, podrán ser sancionados por los Comisarios Deportivos.

7. La bandera blanca y negra dividida de forma diagonal, acompañada de un panel con un número, será una advertencia para el piloto indicado de que los Comisarios Deportivos han recibido un informe sobre una conducta irregular en pista.

8. 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.

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

10. 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)

En caso de declararse “Pista Mojada” (condición señalada por una pancarta por el director de carrera), la elección de neumáticos es libre (excepto en la especialidad de Minimax 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 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 declare “Pista Mojada” en la Categoría Minimax e Iniciación, 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

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

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, si los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la clasificación provisional que sirve de base para la confección de la parrilla.

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 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

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

2.19. CLASIFICACIÓN

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 1° 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 Art. 21 del CDI, la línea de llegada es la que establece el orden de llegada real de los vehículos.

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 los Comisarios Deportivos pudieran introducir en virtud del Código Deportivo Internacional o Reglamento Deportivo.

2.20. DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS Y CLASIFICACIONES

PUNTUACIONES

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

<u>Distribución de puntos en Entrenamientos Oficiales Cronometrados</u>

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

Si el piloto que obtuviese la pole position no puntuase para el CMK en base al artículo 11.2. de las PCCCTM, 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:

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.

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.

A partir de ahí, si en una manga 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.

CLASIFICACIÓN FINAL ANUAL

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.

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.
- Que la no participación en la manga o prueba del Campeonato a descontar sea 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 establecida en el artículo 12 de las PCCCTM.

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.

ENTREGA DE PREMIOS FINALES

Recibirán trofeos los tres (3) primeros clasificados en cada Campeonato convocado en el Art. 2.1.

3. REGLAMENTO TÉCNICO GENERAL

Se seguirá de manera completa e integra el Reglamento Técnico 2024 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 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.

3.2. 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 cm2 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 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.

En los entrenamientos oficiales 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.

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

Para el resto de los motores (IAME, KZ) 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

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 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.

- Es obligatorio el uso de costillar en todas las categorías. Se recomienda que sea homologado por la CIK – FIA (*Norma FIA 8870-2018*).

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

3.7.1. El uso del carenado delantero y de su kit de fijación con homologación vigente es obligatorio.

3.7.2. 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.

3.7.3. Durante las mangas clasificatorias y carreras sólo se permite la reinstalación del carenado delantero en la zona de reparación.

3.7.4. 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.

3.7.5. No será mostrada la bandera negra con círculo naranja a aquellos pilotos cuyo carenado delantero no esté en posición correcta.

3.7.6. Si los Comisarios Técnicos o Jueces de Hecho informan de que, después de un entrenamiento cronometrado, manga clasificatoria 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 la manga o carrera se dio por finalizada de acuerdo a lo previsto en el artículo 32.25, una penalización de 5 segundos será directamente aplicada en mangas y 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, manga o carrera.

3.7.7. 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.

3.7.8. El área de reparación se cerrará desde el momento en que se presente el cartel de "última vuelta".

3.7.9. Se controlará la conformidad del carenado delantero con el Reglamento desde los entrenamientos cronometrados.

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

3.8. 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 COMÚN PARA TODAS LAS CATEGORÍAS

4.1. PARA TODAS LAS CATEGORÍAS

DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

- Ver artículo 2.3

PRUEBAS PUNTUABLES

El Campeonato se celebrará conforme a las pruebas especificadas en el calendario oficial de la FMA.

RESULTADOS A RETENER Y A DESCONTAR

- Ver artículo 2.20

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 2024 de manera gratuita si la realiza en FMA.

5. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO MICROMAX INICIACIÓN

5.1. PILOTOS ADMITIDOS

Deportistas con licencia federativa nacional en vigor PF/C o autonómica de tipo ALE INICIACIÓN o equivalente 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.

5.2. 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	203€

5.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECIFÍCO MICROMAX INICIACIÓN

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

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.

PESOS

Peso mínimo en orden de marcha: 105 kg.

6. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO MINIMAX

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: Rotax MiniMax y Mini CEK.

6.1. PILOTOS ADMITIDOS

Para la categoría Minimax Deportistas con licencia federativa nacional PE/C, autonómica de tipo 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.

Para la categoría Mini CEK Deportistas con licencia federativa PE/C, autonómica de tipo 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:

METEOROLOGÍA	TIPO	MARCA	MODELO	PRECIO (IVA INCLUIDO
SECO	SLICK	MOJO	C2	185 €
LLUVIA	LLUVIA	MOJO	CW	203 €

6.3. 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.

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.

PESOS

Peso mínimo en orden de marcha: 115 kg.

6.4.- REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO MINI CEK

En general, se seguirá de manera completa e integra el Reglamento Técnico 2024 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-31ª

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 internacional, ITG, nacional, PD/C, PC/C, autonómica de tipo JR o equivalente, 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.

7.2. NEUMÁTICOS

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán:

METEOROLOGÍA	TIPO	MARCA	MODELO	PRECIO (IVA INCLUIDO
SECO	SLICK	MOJO	D2	224 €
LLUVIA	LLUVIA	MOJO	W5	236 €

7.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO JUNIOR X30

En general, se seguirá de manera completa e integra el Reglamento Técnico 2024 y Hojas de Homologación publicadas por la RFEDA, con el siguiente resumen de normas específicas.

MOTOR AUTORIZADO

X30 JUNIOR: IAME - X30 125cc RL Tag - (125cc- Embrague centrifugo 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-27ª, 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

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 deber ser originales Rotax y no estar manipuladas.

PESOS

Peso mínimo en orden de marcha: 145 kg.

8. 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.

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, autonómica 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	235 €
LLUVIA	LLUVIA	MOJO	W5	236 €

8.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECIFÍCO SENIOR X30

En general, se seguirá de manera completa e integra el Reglamento Técnico 2024 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 centrifugo 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

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 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.

PESOS

Peso mínimo en orden de marcha: 162 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 Y DD2 MASTER

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, autonómica de tipo Sénior o equivalente, 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.

9.2. NEUMÁTICOS

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán:

METEOROLOGÍA	TIPO	MARCA	MODELO	PRECIO (IVA INCLUIDO
SECO	SLICK	MOJO	D5	235 €
LLUVIA	LLUVIA	MOJO	W5	236 €

9.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DD2 y DD2 Master

En general, se seguirá de manera completa e integra 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 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.

PESOS

Peso mínimo en orden de marcha: 175 kg.

CHASIS DD2

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

10. REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO ESPECÍFICO KZ2 Y KZ2 SILVER

10.1. 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, autonómica de tipo Sénior o equivalente, 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.

10.2. NEUMÁTICOS

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán:

METEOROLOGÍA	TIPO	MARCA	MODELO	PRECIO (IVA INCLUIDO
SECO	SLICK	LECONT	LPM	195 €
LLUVIA	LLUVIA	LECONT	LWR	195 €

10.3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO SENIOR KZ2

En general, se seguirá de manera completa e integra el Reglamento Técnico 2024 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 2024

PESOS

Peso mínimo en orden de marcha: 175 kg.