



KARTING
SUMMER SERIES
2.010

REGLAMENTO PARTICULAR



Art. 1.- Organizador, Comité Organizador y Calendario:

1.1.- Organizador: Club Deportivo Karting Milenio, con domicilio en la Calle El Empecinado nº 9 de Valladolid, organiza el **Campeonato *KARTING SUMMER SERIES 2.010***

Dicho Campeonato contará con 6 meetings por categoría a desarrollar en el Circuito Kartpetania de La Higuera (Segovia) y en el Circuito FK1 de Villaverde de Medina (Valladolid)

1.2.- Comité Organizador:

Club Deportivo Karting Milenio.

Circuito FK1

Circuito Kartpetania

1.3.- Calendario de las Pruebas:

1º Meeting: 18 de abril (Kartpetania)

2º Meeting: 23 de mayo (FK1)

3º Meeting: 27 de junio (Kartpetania)

4º Meeting: 18 de julio (FK1)

5º Meeting: 05 de septiembre (FK1)

6º Meeting: 07 de noviembre (Kartpetania)

Art. 2.- Aspirantes

Podrán tomar parte en este campeonato todos los pilotos en posesión de la correspondiente licencia federativa del año en curso

Art. 3.- Disposiciones generales

Prescripciones del Reglamento:

Todos los concursantes que decidan participar en las pruebas de este Campeonato, al hacer su inscripción aceptaran los siguientes puntos.



3.1 El contenido de este Reglamento será de aplicación por la Federación de Automovilismo de Castilla y León / Karting 2010, en su Campeonatos y Copas, se regirá por los reglamentos de la Federación de Automovilismo de Castilla y León (Karting) 2010, por orden de prelación, se aplicara los siguientes reglamentos, reglamento particular de la prueba, reglamento del Campeonato de Castilla y León, Deportivo Nacional y Técnico Nacional de karting, y C.D.I..

3.2 Las verificaciones técnicas que se pudieran desarrollar en la prueba, se efectuaran antes o/y durante o/y después según lo decidan oportunamente los deportivos de la prueba. Las verificaciones se efectuaran según estén las mecánicas, en el momento de las peticiones de las mismas.

Las verificaciones se efectuaran con la herramienta y aparatos que aporte la organización, se refieren a báscula para el peso, aparatos de medición de grados en la distribución del motor, pipeta para el cubicaje de la cámara de compresión y demás útiles que se pudieran necesitar. Toda la herramienta y aparatos de medición serán de estructura comercial, que se puedan adquirir para su fin en cualquier comercio de dicha especialidad, dando por buena la medición que pudiera indicar sin mas requisito de certificados etc., etc.

Art. 4.- Circuito

Tres de las seis pruebas de las que consta el **Campeonato KARTING SUMMER SERIES 2.010** se desarrollarán en el circuito del KARTPETANIA el cual se encuentra ubicado en la localidad de La Higuera (Segovia). El circuito tiene una longitud de 1.200 mts. y una anchura media de 8,5 mts.

Las otras tres pruebas se llevarán a cabo en el CIRCUITO INTERNACIONAL FK1, situado en la localidad de Villaverde de Medina (Valladolid). Las pruebas en este circuito se desarrollarán en su variante de 1.300 metros y 12 metros de ancho medio.

Art. 5.- Chasis admitidos y Categorías a celebrarse

5.1 Chasis: Homologados por la C.I.K y R.F.E.D.A.

5.2 Categorías:

Categoría Alevín: Pilotos de 7 a 11 años

Categoría Cadete: Pilotos de 11 a 13 años

Categoría Junior : Pilotos de 13 a 15 años

Categoría KF3: Pilotos de 13 a 15 años.

Categoría Rotax Max: Pilotos de 15 años en adelante

Categoría X-30: Pilotos de 15 años en adelante



Categoría DD2: Pilotos de 15 años en adelante

Categoría KZ2: Pilotos de 15 años en adelante.

NOTA: Las categorías a celebrar en este Campeonato son.

Alevín: Correrá en las mismas mangas que Cadetes, aunque puntuarán de manera independiente.

Cadete: Correrá en las mismas mangas que Cadetes, aunque puntuarán de manera independiente.

Junior: Esta categoría correrá con K-125, KF3, KF2 y 125 2 Velocidades, aunque puntuaran de manera independiente.

K-125: Esta categoría estará compuesta de las motorizaciones del Campeonato de Castilla y León de Karting 2.009 y correrá con Junior, KF3, KF2 y 125 2 Velocidades, aunque puntuarán de manera independiente.

KF3: Esta categoría correrá con Junior, K-125, KF2 y 125 2 Velocidades, aunque puntuarán de manera independiente.

KF2: Esta categoría correrá con Junior, K-125, KF3 y 125 2 Velocidades, aunque puntuarán de manera independiente.

125 2 Velocidades: Esta categoría correrá con K-125, KF3 y KF2, aunque puntuarán de manera independiente.

KZ2: Esta categoría correrá independientemente de todas

La organización se reserva el derecho de agrupar una o varias categorías en el caso de no cubrir un mínimo de 10 inscritos por categoría, así mismo si el número de participantes por categorías agrupadas fuera superior a 25 la organización se reserva el derecho de reorganizarlas con otras categorías con menor número de participantes.

Art. 6.- Inscripciones

Todos los pilotos interesados en participar en el presente campeonato, deberán rellenar la hoja de inscripción proporcionada por la organización bien sea en el los propios circuitos o a través de su pagina web. (www.kartpetania.com) (www.circuitofk1.com), en otro caso se enviará por correo electrónico a cada participante solicitándolo al Clubs Organizadores en info@kartpetania.com (para las carreras en KARTPETANIA) circuito@circuitofk1.com (para las carreras en FK1)



Art. 7.- Derechos de inscripción. Rechazo de una inscripción

Los derechos de inscripción de la prueba se fijan en **70 €**

Además la organización ofrece como precio especial a los pilotos participantes del presente campeonato:

Categoría Alevín y Cadete: inscripción + neumáticos en 180 €(i.v.a. incluido)

Resto categorías: inscripción + neumáticos en 190 €(i.v.a. incluido)

El cierre de inscripción será el sábado anterior a cada prueba.

+PARA LAS CARRERAS EN KARTPETANIA:

.-Envío por fax: 921 062566

.- Por e-mail a info@kartpetania.com

+PARA LAS CARRERAS EN FK1:

.- Por mail a circuito@circuitofk1.com

En ningún caso la inscripción pagada y no utilizada dará derecho a su devolución.

La organización se reserva el derecho de no admitir la inscripción de un participante por un hecho motivado.

Art. 8.- Cronometraje

Será obligatorio el uso de un sistema de cronometraje y cuentavueeltas electrónico, con transponder, propiedad del piloto y será de la marca AMB modelo Tranx 160 o Tranx 260.

En caso de que un participante no disponga de uno personal **la organización facilitará dicho elemento en régimen de alquiler de forma gratuita.**

Dicho transponder deberá ser fijado en posición vertical en la barra del cuadro chasis tal y como se indica en la foto adjunta, siendo responsabilidad del piloto la correcta ubicación y entregándolo a la organización una vez finalizado el meeting.

La no entrega del transponder será objeto del pago de 220€ En el caso de cambiar el número de transponder deberá notificarse a la organización antes del cierre de las inscripciones de la carrera siguiente.



En caso de pérdida del transponder, únicamente serán tenidos en cuenta los tiempos y vueltas que haya realizado hasta el momento de la pérdida.

Art. 9.- Verificaciones administrativas y técnicas

Los pilotos participantes en la prueba deberán presentarse a las verificaciones administrativas con su licencia federativa en vigor, su D.N.I., marca y modelo del motor y chasis y su equipo personal completo, el cual será como mínimo de mono de karting, casco integral y guantes, a las 8:00 horas del día de la prueba en secretaria de carrera, siendo su hora de cierre las 8:45 horas del mismo día, también se podrán hacer verificaciones administrativas el sábado anterior a la carrera a partir de las 16:00.

Los vehículos que se presenten a verificaciones fuera del horario previsto, no serán autorizados a tomar la salida, salvo causa de fuerza mayor acreditada y aceptada por dirección de carrera.

El verificador técnico, a su criterio, podrá examinar todos y cada uno de los coches participantes, penalizando o excluyendo al que no cumpla con exactitud el reglamento técnico del presente campeonato.

Art. 10.- Obligaciones de los pilotos

TODOS LOS CONCURSANTE QUE DECIDAN PARTICIPAR EN LAS PRUBAS DE ESTE CAMPEONATO, AL HACER SU INSCRIPCION ACEPTARAN LOS SIGUIENTES PUNTOS.

10.1 El contenido de este Reglamento será de aplicación por la Federación de Automovilismo de Castilla y León / Karting 2010, en su Campeonatos y Copas, se regirá por los reglamentos de la Federación de Automovilismo de Castilla y León (Karting) 2010, por orden de prelación, se aplicaran los siguientes reglamentos, reglamento particular de la prueba, reglamento del Campeonato de Castilla y León, Deportivo Nacional y Técnico Nacional de karting, y C.D.I.

10.2 Para participar en una prueba de este Campeonato, es necesario tener licencia de Piloto.

10.3 Las verificaciones técnicas que se pudieran desarrollar en la prueba, se efectuaran antes, o/y durante o/y después según lo decidan oportunamente los deportivos de la prueba.

Las verificaciones se efectuaran según estén las mecánicas, en el momento de las peticiones de las mismas.



Las verificaciones se efectuarán con la herramienta y aparatos que aporte la organización, se refieren a báscula para el peso, aparatos de medición de grados en la distribución del motor, pipeta para el cubaje de la cámara de compresión y demás útiles que se pudieran necesitar.

Toda la herramienta y aparatos de medición serán de estructura comercial, que se puedan adquirir para su fin en cualquier comercio de dicha especialidad, dando por buena la medición que pudiera indicar sin más requisito de certificados etc., etc.

10.4 El haber pasado o no según decidan los comisarios deportivos las verificaciones técnicas.

A las que hace referencia el reglamento general del campeonato en su artículo 6.4 no anula el deber de cumplir con el reglamento técnico y deportivo en todos y cada uno de los momentos de la prueba.

10.5 Serán de aplicación las descripciones comunes del reglamento deportivo y el CDI (código deportivo internacional) anexo "I" capítulo IV código de conducta en circuito. Cualquier maniobra antideportiva, desleal o fraudulenta, así como no respetar el código de banderas conllevará la sanción o exclusión del infractor.

Está prohibido pararse delante de la entrada o salida de pista.

La asistencia está autorizada en boxes y pit-line. Está prohibido recibir asistencia externa dentro de la pista, durante los entrenamientos oficiales libres o cronometrados, vuelta de formación, eliminatorias, repesca, mangas o carreras de la prueba o metting.

En caso de detenciones o averías en pista, el piloto tendrá que resolver el problema con los medios de que disponga a bordo. El incumplimiento de esta norma conllevará una sanción o llegar a la exclusión. Si no puede continuar la sesión, se esperará al lado de su vehículo, a que sea retirado por la organización o que el director de carrera autorice al mecánico a retirar el vehículo de la pista.

En caso de avería, los pilotos deberán retirar su vehículo fuera de la pista, de manera que no resulte peligroso para los demás participantes.

Si un vehículo se sale de la pista, los oficiales de pista podrán ayudarlo a condición de que se limiten sólo a devolverlo a pista. el piloto deberá ponerlo en marcha personalmente.

Todos los pilotos estarán obligados a obedecer y respetar las indicaciones del director de carrera así como a los comisarios de banderas que serán los que comuniquen cualquier infracción al reglamento que pudiera cometer, siendo el director de carrera el único que podrá sancionar la infracción cometida.

La indicación de bandera de pre aviso con el dorsal del piloto implicado se presentará una vez; si persiste y se le presentará por segunda vez la bandera de pre aviso, tendrá



automáticamente una penalización de 5 segundos en su clasificación final de la manga.

Art. 11.- Cuadro de Oficiales

En cada carrera debe haber un mínimo los siguientes oficiales:

- 1 Director de Carrera Lic DC u OAK.
- 3 Comisarios Deportivos Lic CD o AK.
- 1 Comisarios Técnico Lic OC u OCK.
- Tantos Cronometradores como sean necesarios Lic. OB u OBK
- 1 Responsable de Boxes Lic JDA, OD o ODK
- Tantos Comisarios de Ruta Lic. OD o ODK, como sean necesarios
- 1 Responsable de Bascula Lic. JDA, OD u ODK.

De estos oficiales el Director de Carrera, dos Comisarios Deportivos uno de ellos el presidente del colegio y un Comisario Técnico tendrán que ser designados por la Comisión de Karting que son los responsables del seguimiento y el cumplimiento de este reglamento en Castilla y León.

Art. 12.- Desarrollo de las pruebas

HORARIOS DE LA PRUEBA

ENTRENOS

- 8:30 – 9:00 Verificaciones administrativas.
- 9:00 – 9:30 Briefing (asistencia obligatoria de todos los participantes)
- 9:45 – 9:55 Entrenos libres Alevín y Cadete
- 10:00 – 10:10 Entrenos libres KF3, JUNIOR, ROTAX MAX, X-30, KF2 y DD2
- 10:15– 10:25 Entrenos libres KZ2
- 10:30 – 10:45 Entrenos cronometrados Alevín y Cadete
- 10 :50 – 11:05 Entrenos cronometrados KF3, Junior, Rotax Max, X-30, KF2 y DD2
- 11:10 – 11:25 Entrenos cronometrados KZ2

MANGAS

- 11 :30 – 11 :45 1ª manga Alevín y Cadete
- 11:55 – 12:10 1ª manga KF3, JUNIOR, ROTAX MAX, X-30, KF2 y DD2
- 12 :20 – 12:35 1ª manga KZ2
- 12:45 – 13:00 2ª manga Alevín y Cadete
- 13:10 - 13:25 2ª manga KF3, JUNIOR, ROTAX MAX, X-30, KF2 y DD2.
- 13:35 – 13:50 2ª manga KZ2
- 14:00 Entrega de trofeos



Nota: el horario de carrera podrá sufrir modificaciones en función al desarrollo de la prueba.

INTERPRETACION DE BANDERAS

A continuación explicamos brevemente el significado de cada bandera.

- **Bandera Nacional:** Salida de carrera
- **Bandera a cuadros blancos y negros:** Final de los entrenamientos o de la carrera.
- **Bandera roja:** Parada inmediata de los entrenamientos o la carrera.
- **Bandera amarilla:** Señal de peligro; *Una sola bandera agitada* para reducir la velocidad, no adelantar y estar preparado para cambiar de dirección (hay un peligro en la pista o en las inmediaciones de la misma). *Dos banderas agitadas* para reducir la velocidad, no adelantar y estar preparado para cambiar de dirección o parar (hay un peligro que bloquea total o parcialmente la pista).
- **Bandera azul:** Indica a un piloto que está a punto de ser doblado.

12.1.- Vueltas por manga y por categoría

Para las Categorías Alevín y Cadete: 12 vueltas x manga

Para el resto de categorías: 15 vueltas x manga

12.2.- Tandas tiempos cronometrados

Cada categoría tendrá 10 minutos de tandas cronometradas, en caso de empate a tiempos se tomará la siguiente vuelta rápida y así sucesivamente.

En caso de que un piloto no efectúe su correspondiente tanda de cronos o su tiempo sea anulado por causas técnicas o por cualquier otro motivo su posición en la primera manga será el último de la parrilla de salida.

En el caso de que el piloto sufriera una salida de pista o por avería sin posibilidad de salir por sus propios medios deberá retirar su vehículo y estar a las órdenes del director de carrera y su posición será el último en la parrilla.

12.3.- Procedimiento de salida:

Todas las Categorías serán lanzadas exceptuando la Categoría KZ2 que será parada



Preparrilla: Las parrillas de salida se formarán en la zona de preparrilla establecida a tal efecto en el circuito. En el caso de que la formación de la parrilla de salida previa, se realizará en la zona de parrilla en pista, esta será considerada como zona de preparrilla con las mismas consideraciones y normas. Durante la formación de las Pre-parrillas los pilotos se colocarán en la posición exacta que deberán ocupar en el momento de la salida. Este lugar deberá ser mantenido durante todo el procedimiento de salida. La parrilla tendrá una formación de dos filas.

Salida Parada:

1. Una vez en la pre-parrilla, los karts darán una vuelta de formación y calentamiento antes de la salida, los dos primeros pilotos de la parrilla, deberán circular a ritmo lento, conduciendo a los demás participantes.

2. Durante la vuelta de formación los pilotos tienen la obligación de:

- Circular en dos filas y en paralelo, a velocidad reducida.
- No utilizar otro itinerario que el delimitado por la pista para la carrera.
- Guardar la posición marcada en la preparrilla
- No efectuar ensayos de salida
- No avanzar a otro piloto en la vuelta de formación. El incumplimiento de esta norma llevará la exclusión.

3. En caso que a un piloto se le parara el motor o no le arranque en el momento de la salida, tendrá que solucionarlo en boxes e incorporarse a la carrera en última posición de la parrilla.

4. Cuando lleguen a la línea de salida, el Director de Carrera presentará la bandera roja. Los pilotos tendrán que detenerse sin parar los motores, a la espera de la señal de inicio de carrera.

5. El Director de Carrera, accionará el semáforo, la bandera nacional ó bandera verde para el inicio de la carrera.

Salida Lanzada:

1. Una vez en la pre-parrilla, y a la señal de motores en marcha del Director de carrera, los pilotos procederán a poner el motor en marcha, en el supuesto que un piloto no se le ponga el motor en marcha, el kart será retirado a Pit Line para recibir la ayuda necesaria y poder reincorporarse a la carrera, en ningún caso, dicho supuesto supondrá el retraso o suspensión del procedimiento de salida.



2. Los karts darán una vuelta de formación y calentamiento antes de la salida, los dos primeros pilotos de la parrilla, deberán circular a ritmo lento, conduciendo a los demás participantes.

3. Durante la vuelta de formación y calentamiento los pilotos tienen la obligación de:

- Circular en dos filas y en paralelo, a velocidad reducida.
- No utilizar otro itinerario que el delimitado por la pista para la carrera.
- Guardar la posición marcada en la preparilla
- No efectuar ensayos de salida
- No avanzar a otro piloto en la vuelta de formación. El incumplimiento de esta norma llevará la exclusión.

4. A medida que se acercan a la línea de salida, el Director de Carrera accionará el semáforo, la bandera autonómica ó bandera de verde para el inicio de la carrera, siendo en este el momento cuando los pilotos podrán comenzar ha acelerar, nunca antes.

5. Si el director de carrera considera que la formación es incorrecta, esperará una vuelta más en orden de marcha, hasta que la formación sea la correcta.

Posición de salida en la 1ª manga:

La posición en la parrilla de salida en la primera manga la determinará la posición obtenida en los entrenamientos oficiales.

Posición de salida en la 2ª manga:

La posición de salida en la segunda manga la determinará la posición que obtuvo al finalizar la primera manga

Interrupción de una manga:

Cuando sea necesario detener la manga final por accidente o causa de fuerza mayor que así lo aconseje, se actuará de la siguiente forma:

Si ha transcurrido menos del 60% de las vueltas programadas la carrera se repetirá íntegramente, siendo montada la parrilla de salida de acuerdo al anterior paso por meta. Únicamente se podrá repostar combustible, sin más manipulaciones sobre el vehículo.

Si han transcurrido más del 60% de las vueltas programadas la carrera será válida, tomándose como clasificación válida el paso anterior por meta antes de la vuelta suspendida.



Llegada:

La carrera se dará por finalizada una vez cumplidas las vueltas establecidas por el reglamento particular de cada prueba. en este momento el director de carrera presentará la bandera de cuadros al participante que vaya en cabeza y a todos los que crucen la línea de llegada a continuación.

Por motivos de seguridad, los pilotos se abstendrán de levantar los brazos al cruzar la línea de meta o en cualquier otro momento. los infractores podrán ser sancionados, a criterio del director de carrera.

Por ningún concepto podrán aparecer en las clasificaciones oficiales de las pruebas pilotos como clasificados que no hayan cumplido los requisitos exigidos para ello, debiendo aparecer estos en función a su situación real en la prueba, es decir: retirado, excluido, no clasificado, no tomo la salida...

Art. 13.- Penalizaciones

La dirección de carrera podrá intervenir en casos que el infractor realice un acto antideportivo que perjudique a la dignidad, desarrollo, organización o seguridad de la prueba

Art. 14.- Seguridad

Durante los entrenamientos y carrera se observarán las normas establecidas, así como la normativa de banderas contenida en el mismo.

Art. 15.- Puntuaciones

Para todas las categorías y por manga disputada se establece el siguiente baremo de puntos:

- 1ª posición □ 15 puntos
- 2ª posición □ 12 puntos
- 3ª posición □ 10 puntos
- 4ª posición □ 9 puntos
- 5ª posición □ 8 puntos
- 6ª posición □ 7 puntos
- 7ª posición □ 6 puntos
- 8ª posición □ 5 puntos
- 9ª posición □ 4 puntos
- 10ª posición □ 3 puntos
- 11ª posición □ 2 puntos
- 12ª posición □ 1 punto
- 13ª al final □ 1 punto



No clasificados o excluidos □ 0 puntos

Art. 16.- Clasificaciones del Campeonato *KARTING SUMMER SERIES 2.010.*

Quedará proclamado campeón del **Campeonato *KARTING SUMMER SERIES 2.010.*** el piloto que en su categoría haya sumado más puntos en la totalidad de las 6 metting (12 carreras).

En caso de empate a puntos al finalizar el Trofeo, será declarado vencedor el piloto que haya conseguido mas número de victorias durante las pruebas, si persistiera el empate se contabilizarán los segundos puestos y así sucesivamente.

En caso de empate a puntos al finalizar cada una de las pruebas, será declarado vencedor de la misma el piloto que haya conseguido el mejor puesto durante ambas mangas, si persistiera el empate se contabilizarán el mejor tiempo obtenido en cronometrados.

16.1.- Premios

Al finalizar el campeonato, tendrán premio los tres primeros clasificados del campeonato en cada una de las categorías diputadas. Los premios serán los siguientes:

1º Clasificado: TROFEO + JUEGO NEUMATICOS LE CONT + INSCRIPCION GRATUITA KARTING SUMMER SERIES 2011

2º Clasificado: TROFEO + EQUIPACION DEPORTIVA

3º Clasificado: TROFEO + EQUIPACION DEPORTIVA

16.2.- Nota adicional

Estos premios se harán efectivos únicamente en las categorías en las que la media de participación en todo el campeonato supere los 8 inscritos por meeting.



Art. 17.- Ceremonia de podium & trofeos

Los pilotos irán correctamente vestidos y con pulcritud. El incumplimiento de esta norma será sancionado a criterio del director de carrera comisarios.

Se entregarán los trofeos al ganador de la suma de las dos mangas:

1º clasificado

2º clasificado

3º clasificado

Art. 18.- Centro de asistencia alertado

Hospital Gral. de Segovia

Hospital de Medina del Campo

Art. 19.- REGLAMENTO TÉCNICO

El presente campeonato se somete al reglamento técnico particular de Karting de la Federación de Automovilismo de Castilla y León, en su apartado TECNICO.

Prescripciones Generales:

19.1 Prescripciones generales técnicas (todas las categorías):

19.1.1 Los neumáticos utilizados en los cronos oficiales y en las mangas clasificatorias serán los suministrados por la organización, las durezas serán las estipuladas en cada categoría.

19.1.2 Los carburantes deberán estar exclusivamente constituidos por una mezcla de gasolina sin plomo y aceite (que no aumente el nº de octanos), ambos de venta normal en comercios y gasolineras que no excedan de 98 octanos.

19.1.3 La Organización dispondrá de medios para verificar la gasolina. A criterio de los Comisarios Técnicos, se extraerán muestras de combustible para



su posterior análisis. Los depósitos de gasolina deberán terminar con 1,5 litros mínimos de gasolina para realizar el análisis de la misma.

19.1.4 Como medida de seguridad, será obligatorio el uso de pontones laterales, frontales y trasero según normas C.I.K., estos pontones laterales no podrán sobresalir del cuadrilátero formalizado al encuadrar horizontalmente los cuadros neumáticos por la parte exterior de los mismos a la altura de los ejes (ruedas delanteras sin dirección forzada), salvo que se trate de una carrera declarada en lluvia.

19.1.5 Respecto a la falta de peso, hasta un kilo menos que el mínimo obligatorio supondrá la sanción de 5 puntos en la clasificación de los cronos o de las mangas, la falta superior al kilo, la exclusión.

19.1.6 Se hará de oficio la verificación técnica de los tres primeros clasificados de cada categoría, (en cualquier momento del meeting los Técnicos podrá verificar los Kart que crean convenientes).

19.1.7 Cualquier piloto podrá solicitar a los Comisarios Técnicos el peso antes de las pruebas.

19.1.8 Todo aspecto técnico que no quede expresamente regulado por este reglamento quedara reglado conforme al reglamento Técnico o Nacional vigente en la realización de cada prueba

19.1.9 Toda la zona de pesaje tiene la consideración de Parque Cerrado. Tan solo los Comisarios Técnicos y los pilotos con sus karts podrán acceder a ella, estando totalmente prohibida la presencia de mecánicos y/o concursantes. La presencia de cualquier persona que se acerque a un piloto antes de la báscula, conllevará que dicho piloto sea sancionado.

19.1.10 Todos los participantes deberán aportar, las **fichas de homologación de chasis y motores**. En el caso de los motores con precintos oficiales, el pasaporte técnico, si no fuesen los motores actuales permitidos en los campeonatos nacionales se le efectuaran las verificaciones como a cualquier otro motor sin hacerse cargo la organización de ningún posible costo que se pudiera originar por la posible reinstalación de precintos oficiales. La no autorización a verificar el motor alegando cualquier tipo de excusa, será



motivo de la sanción correspondiente.

En el caso de los motores Rotax la no presentación del pasaporte técnico o no tener el precinto debidamente instalado dará por nula las verificaciones, lo que conlleva la sanción correspondiente. La no presentación de dicha documentación o negarse a las verificaciones da por nula la verificación y provocará la sanción correspondiente.

19.1.11 La colocación de los trasponders será en la parte trasera inferior del asiento en posición vertical respecto al suelo. El no entregar o entregar dañado el material de cronometraje tendrá una sanción de 220 €

19.1.12 Es de uso obligatorio los cubrecadenas cerrado Art 2.10 del reglamento técnico de karting.

19.1.13 El uso de bandas adhesiva en el radiador queda prohibido Art 2.19.2 del reglamento técnico de karting, anuario 2010 y este será sancionado con 5 puntos, pudiéndose utilizar cortinillas o dispositivos móviles (regulables) pero no desmontables o desprendibles cuando el kart está en marcha y presenten elementos peligrosos, en todas y cada una de las categorías (incluyendo las monomarcas con reglamentos particulares).

19.2 Categoría Alevín:

19.2.1 MOTOR PUMA 64.- Parilla 64 Estos motores serán los autorizados por la Federación de Automovilismo de Castilla y León y sujetos al reglamento técnico que se aporta para el Campeonato regional de la misma Federación.

MOTOR HONDA.- Tendrá que estar precintado y con su ficha.

19.2.2 Chasis: Homologados por la C.I.K o por la R.F.E.D.A., respetando las siguientes normas:

- Distancia entre ejes: 900 o 950 cm.
- Ancho de vía: 1240 mm.
- Eje magnético de 25 mm de diámetro, no hueco.

Se autorizan elementos o repuestos del chasis no originales solamente para hacer cumplir las condiciones técnicas específicas.



19.2.3 Freno: Mecánico o hidráulico, con disco sólido o taladrado no refrigerado y magnético y operativo en el eje Trasero, de 25 mm de diámetro no hueco, el ancho máximo de la vía trasera es de 124 cm.

19.2.4 Llantas: Aluminio. El ancho de la llanta con el neumático montado deberá ser:

Delanteras: 105 a 115 mm. Trasera: 145 m +/- 5.

19.2.5 Neumáticos: Suministrados por la organización
Seco: Le Cont Mini Kart de Seco.
Lluvia: Libres

19.2.6 Peso: Mínimo 110 kg. mínimo

19.2.7 Esta autorizado: La utilización de excéntricas en las manguetas para modificar ángulos.

Todos los motores tendrán que estar estrictamente según reglamento técnico del motor Puma 64 del Campeonato de Castilla y León y su ficha y los Honda precintados y con su ficha.

19.3 Categoría Cadete:

19.3.1 Motor: Parilla 85 (12 CV máximo)- Pistón Port- Embrague centrífugo – Arranque eléctrico a bordo. Fabricado por IAME y comercializado en España y controlable mediante la lista de números de serie aportada por el fabricante/ distribuidor. Limitación de preparación en base a: Ficha de Homologación según reglamento R.F.E.D.A.

19.3.2 Chasis: Homologados por la CIK o por la R.F.E.D.A. Características técnicas: Chasis de 950 cm. +/- 5 mm entre ejes, ancho de vía máximo 120cm. Resto de especificaciones según reglamento R.F.E.D.A. de Automovilismo vigente.

19.3.3 Neumáticos: Suministrados por la organización
Seco: Le Cont Mini Kart de Seco.
Lluvia: Libres



19.3.4 Peso: Mínimo 115 Kg, minimo

Todos los motores tendrán que estar estrictamente conformes al Reglamento Técnico de la Federación Española del motor Puma 85.

19.4 Categoría Junior X-30:

19.4.1 Motor: X-30 Junior con embrague, sin cambio, de dos tiempos y refrigerado exclusivamente por agua. Estos motores serán los autorizados por la Federación de Automovilismo de Castilla y León y sujetos al reglamento técnico que se aporta para el Campeonato regional de la misma Federación.

19.4.2 Chasis: Se admitirán todos chasis homologados por la C.I.K. o R.F.E.D.A., respetando el ancho de vía máximo de 138 cm.. Está prohibido cualquier tipo de freno delantero. El resto de especificaciones según reglamento R.F.E.D.A. vigente.

19.4.3 Carburador: El que le corresponda según la ficha del motor.

19.4.4 Neumáticos: Suministrados por la organización
Seco: Le Cont H-01 de Seco.
Lluvia: Libres

19.4.5 Llantas: Homologadas C.I.K. El ancho máximo de una rueda trasera completa y montada (llanta y neumático) será de 215 mm y la delantera es de 135 mm.

19.4.6 Peso: Mínimo 145 Kg.

Todos los motores tendrán que estar estrictamente según reglamento técnico del motor X-30 Junior del Campeonato de Castilla y León y su ficha.

19.5 Categoría KF-3:



19.5.1 Motor, carburador, escape y Chasis: Homologados por la C.I.K. o R.F.E.D.A. y conformes al Reglamento Técnico Nacional. El volumen de la cámara de combustión será de 12 cc mínimo, (más inserto CIK) sin válvula de escape y limitado a 14.000 rpm a si como los motores de KF-3, según su ficha de homologación. El ancho de vía máximo será de 136 cm. Esta prohibido cualquier tipo de freno delantero. Resto de especificaciones según reglamento R.F.E.D.A. vigente.

19.5.2 Neumático: Suministrados por la organización
Seco: Le Cont H-01 de Seco.
Lluvia: Libres

19.5.3 LLantas: Homologadas C.I.K. El ancho máximo de una rueda trasera completa y montada (llanta y neumático) será de 215 mm y la delantera es de 135 mm.

19.5.4 Peso: Mínimo 145 Kg.

Todos los motores tendrán que estar conformes a las normas CIK.

19.6 Categoría X-30:

19.6.1 Motor: X-30 con embrague, sin cambio, de dos tiempos y refrigerado exclusivamente por agua.

19.6.2 Chasis: Se admitirán todos los de clase. Homologados por la C.I.K. o R.F.E.D.A., respetando el ancho de vía máximo de 140 cm. Se autorizaran los chasis con frenos delanteros (con su correspondiente ficha de homologación) El resto de especificaciones según reglamento R.F.E.D.A. vigente.

19.6.3 Llantas: Medida: el ancho máximo de la rueda trasera completa y montada (llanta y neumático) es de 215mm y el de la delantera 135mm.

19.6.4 Neumáticos: Suministrados por la organización
Seco: Le Cont H-01 de Seco.
Lluvia: Libres



19.6.5 Carburador: El que le corresponda según la ficha del motor.

19.6.6 Peso: Mínimo 162 Kg.

**Los motores tendrán que estar en conformidad con su ficha de homologación
Todos los motores tendrán que estar estrictamente conformes al Reglamento
Técnico de la Federación Española de la Cup Parilla X30 2010.**

19.7 Categoría Rotax Max:

19.7.1 Motor: Rotax FR 125 Max específico de la Rotax Max Challenger 2010 con sus correspondientes precintos oficiales de Rotax.

19.7.2 Chasis: Homologados por la C.I.K. o R.F.E.D.A. y respetando el Reglamento Técnico Nacional. Ancho de vía máximo 1.40 cm. Se autorizaran los chasis que lleven el freno delantero (con su correspondiente ficha de homologación) El resto de especificaciones según reglamento R.F.E.D.A. vigente.

19.7.3 Llantas: Medida: el ancho máximo de la rueda trasera completa y montada (llanta y neumático) es de 215 mm y el de la delantera 135 mm.

19.7.4 Neumáticos: Suministrados por la organización
Seco: Le Cont H-01.
Lluvia: Libres

19.7.5 Encendido: El correspondiente a la ficha técnica correspondiente a la Rotax Max Challenger 2.010.

19.7.6 Carburador: El correspondiente a la ficha técnica correspondiente a la Rotax Max Challenger 2.010 y sus correspondientes anexos y actualizaciones.

19.7.7 Peso: Mínimo 165 Kg.

19.7.8 Pasaporte o Tarjeta ID CARD: Todos los participantes



tendrán que tener en su poder el pasaporte o tarjeta ID CARD de su motor correspondiente con todas sus revisiones

Todos los motores tendrán que estar en conformidad con su ficha técnica correspondiente a la Rotax Max Challenger 2.010 y sus correspondientes anexos y actualizaciones.

19.8 Categoría K-125:

19.8.1 Motor: Con embrague, sin cambio, de dos tiempos y refrigerado exclusivamente por agua. Tipo Parilla Leopard 125, Sonik VX 125 y Vortex Rok 125.

19.8.2 Chasis: Se admitirán todos los de clase. Homologados por la C.I.K. o R.F.E.D.A., respetando el ancho de vía máximo de 140 cm. Se autorizaran los chasis con frenos delanteros (con su correspondiente ficha de homologación) El resto de especificaciones según reglamento R.F.E.D.A. vigente.

19.8.3 Neumáticos: Suministrados por la organización
Seco: Le Cont H-01
Lluvia: Libres

19.8.4 Carburador: Tillotson HL serie D22 y Dellorto VHSB D34, o el que le corresponda según la ficha del motor.

19.8.5 Peso: Mínimo 165 Kg.

Los motores tendrán que estar en conformidad con su ficha técnica. Cada modelo de motor tendrá que tener todos sus componentes originales y obligatorios en sus respectivas mono marcas si las tuviesen.

19.9 Categoría KF-2:

19.9.1 Motores admitidos: Homologados por la R.F.E.D.A. o C.I.K. y conformes al RTN.

- Motores **KF2:** el volumen de la cámara de combustión será de 11 cc mínimo (con inserto CIK), con válvula de escape y limitado a 15.000 rpm.



- Motores **125 Maxi:** tipo Sonik TX 125, Vortex Súper Rok, Comer 125, etc.
Motores homologados por la R.F.E.D.A. y conforme con especificaciones establecidas en la Ficha de Homologación, en este Reglamento Especifico y en los anexos vigentes.
Resto de especificaciones según Reglamento R.F.E.D.A. vigente.

19.9.2 Chasis, freno y llantas: Homologados por la C.I.K. o R.F.E.D.A. y respetando el Reglamento Técnico Nacional. Ancho de vía máximo 1.40 cm. Se autorizaran los chasis que lleven el freno delantero (con su correspondiente ficha de homologación) El resto de especificaciones Según reglamento R.F.E.D.A. vigente).

19.9.3 Neumáticos: Suministrados por la organización
Seco: Le Cont H-01
Lluvia: Libres

19.9.4 Encendido: Homologado por la C.I.K. ó R.F.E.D.A., según ficha motor.

19.9.5 Carburador: Conforme a ficha motor.

19.9.6 Peso: Mínimo 158 Kg.

Todos los motores tendrán que estar conformes a las normas CIK.

19.10 K-125cc dos velocidades:

19.10.1 Motor y escape: - Homologados por la C.I.K. y R.F.E.D.A.:

- Motor monocilíndrico de 125 cc de refrigeración líquida por (H2, O)
Cambio de 2 velocidades, con embrague centrifugo en seco o en aceite.
- Los motores Rotax DD2 estarán reglamentados por la normativa de la Rotax Challenge en vigor.
 - Motores homologados por la R.F.E.D.A. o C.I.K. y conforme con especificaciones establecidas en la Ficha de Homologación, en este Reglamento Especifico y en los anexos vigentes.
 - Resto de especificaciones según Reglamento R.F.E.D.A. vigente.

19.10.2 Chasis y llantas: Homologados por la C.I.K y R.F.E.D.A.



Ancho de vía máximo 1.40 cm.

19.10.3 Neumáticos: Suministrados por la organización
Seco: Le Cont H-01
Lluvia: Libres

19.10.3 Peso: Mínimo 170 Kg.

Todos los motores tendrán que estar estrictamente de serie conformes a su ficha técnica.

19.11 Categoría KZ2:

19.11.1 Motor y escape: Monocilíndrico de 125 cc como máximo de cilindrada, Homologados C.I.K.
Admisión por flappers y refrigeración líquida por (H2, O). Cambio de 3 velocidades mínimo y 6 de máximo, con embrague en seco o en aceite. Serán motores de producción en serie y descritos en el catálogo de fabricación del fabricante, con ficha de homologación autorizada por la C.I.K., volumen de la cámara de combustión, 11 cc mínimo. (más inserto CIK) Los grados del escape 199° máximo.

19.11.2 Chasis y llantas: Homologados por la C.I.K y R. F.E.D.A.
Ancho de vía máximo 1.400mm.

19.11.3 Neumáticos: Suministrados por la organización
Seco: Le Cont H-01
Lluvia: Libres

19.11.4 Carburador: Homologados por la C.I.K. y registrados por el fabricante en la correspondiente ficha de homologación. Con difusor de 30 mm de diámetro de venturi máximo

19.11.5 Peso: Mínimo 175 Kg.



Todos los motores tendrán que estar conformes a las normas CIK.

Prescripciones particulares:

NEUMÁTICOS

Los neumáticos serán únicamente los suministrados por la Organización, no siendo obligatoria la adquisición de un nuevo juego por meeting, ni estando limitado el número de neumáticos a utilizar a lo largo del campeonato. Todos los neumáticos utilizados serán marcados por el organizador y comprobados por el verificador técnico.

El precio por juego de neumáticos H-01 queda fijado en 125 €+ I.V.A.

El precio por juego de neumáticos Mini-Kart queda fijado en 115 €+ I.V.A.

VERIFICACIONES TÉCNICAS

Finalizadas las tandas de cronos y mangas de cada categoría los comisarios técnicos podrán verificar a libre disposición el cumplimiento de los requisitos técnicos exigidos. En el caso de detectar cualquier anomalía o irregularidad contraría a lo reglamentado en cada categoría, esta será acta de carrera, siendo el piloto objeto de penalización o exclusión con pérdida de los puntos obtenidos en dicha carrera.

Combustible admitido: El de suministro en cualquier gasolinera con un octanaje máximo de 98 octanos.

La falta de peso al final de los entrenos cronometrados supondrá la relegación hasta el último puesto de la parrilla de salida.

La falta de peso al final de cualquier manga será:

Menos de 1 kg: penalización de 5 puntos en el resultado final de la manga correspondiente.

Mas de 1 kg.: descalificación en la manga correspondiente.



NOTA

La Organización se reserva el derecho de modificar, subsanar o ampliar el presente reglamento en pos de garantizar el correcto desarrollo de la prueba.

Club Karting Milenio
Circuito FK1
Circuito Kartpetania