

CAMPEONATO DE ASTURIAS DE KARTING

REGLAMENTO DEPORTIVO

Artículo 1. DEFINICION

La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias, establece para la presente temporada :

El Campeonato *Alevin* (Motor Puma)

El Campeonato *Cadete*

El Campeonato *KZ2*

El Campeonato *KF2*

El Campeonato *KF3*

El Campeonato *125 Automático*

La Copa *Alevin* (Motor Honda)

La Copa *X-30*

Artículo 2.- ASPIRANTES

2.1. Los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias de Karting estarán abiertos a los deportistas en posesión de las licencias establecidas en los Reglamentos deportivos específicos de cada Certamen.

Artículo 3.- LICENCIAS

3.1 Todos los concursantes, deportistas, oficiales y asistencias, deberán ser titulares de la licencia correspondiente expedida por la R.F.E.d.A. válida para el año en curso y deberán portarla bien visible en el transcurso de cada prueba

3.2 Todas las personas que realicen labores deportivas en los Parques de Trabajo o Zona de Boxes y Pit, deberán estar obligatoriamente en posesión de la licencia de asistencia vigente. No pudiendo acceder al paddock ninguna persona que no este en posesión de la licencia en vigor correspondiente al año en curso.

Artículo 4.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

4.1 Todos los concursantes y deportistas participantes en los eventos citados anteriormente, se inscriben en nombre propio y en su caso, en el de las personas que formen parte de sus equipos, debiendo observar por orden de prelación las siguientes disposiciones:

- a.) Las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.
- b.) El presente Reglamento Deportivo.
- c.) El Reglamento Técnico de karting.
- d.) El Reglamento específico del Certamen correspondiente. Deportivo y Técnico
- e.) El Reglamento Particular de la prueba.

4.2. El Código Deportivo Internacional será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.

4.3. Es responsabilidad de los concursantes asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones del Código Deportivo Internacional, así como de los demás Reglamentos aplicables.

4.4. Si un concursante no puede estar presente en la prueba, debe designar su representante por escrito. La responsabilidad de un piloto o de cualquier otra persona encargada durante toda la Carrera de un kart inscrito, de asegurar que todas las disposiciones sean respetadas durante toda la prueba, es al mismo tiempo, individual y solidario con la del concursante.

4.5. Los concursantes deben asegurar que sus karts cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración de los Entrenamientos y de la Carrera.

4.6. Las penalizaciones por el incumplimiento de la normativa aplicable en el presente Reglamento vienen recogidas en el Anexo 1K del mismo.

Artículo 5.- ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS

5.1. Las pruebas se celebraran en circuitos permanentes o urbanos, homologados previamente por la FAPA.

5.2. La Organización del Campeonato para el año en curso será responsabilidad de la FAPA, no obstante se reserva el derecho de designar un Club o Agrupación Deportiva para organizar alguna prueba en el ambito de la Comunidad Autónoma o fuera de esta

Artículo 6.- REGLAMENTO PARTICULAR

6.1 Será de aplicación lo establecido en el artículo 7 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias

Artículo 7.- KARTS ADMITIDOS

Los karts admitidos a participar en los Campeonatos de Karting, serán los definidos en el Reglamento Técnico.

Artículo 8.- INSCRIPCIONES.

8.1. Con carácter general será de aplicación lo especificado en el Artículo 10 de las Prescripciones Comunes FAPA

8.2 Derechos de inscripción.

Los derechos de inscripción serán los establecidos en el Anexo 7 de la Reglamentación FAPA

8.3 Forma de inscripción.

La inscripción de cada concursante se realizará mediante los boletines de inscripción específicos de la F.A.P.A. para cada prueba o meeting, estando estos a disposición de todos los concursantes en la página de la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias www.fapastur.com.

Los boletines de inscripción, deberán ser cumplimentados en su totalidad de forma clara y sin tachaduras, en letra mayúscula o mediante sistema informático, sin olvidar cumplimentar todos los campos de información y firmados por el **concursante y piloto**. Una inscripción incompleta o ilegible será considerada nula e invalidada.

Toda inscripción que contenga una falsa declaración deberá ser considerada como nula y no recibida. El firmante de tal inscripción podrá ser declarado culpable de falsedad documental y además, el derecho de inscripción podrá serle confiscado.

Se admitirán inscripciones por fax o e-mail, pero solo las inscripciones abonadas en la cuenta antes de la fecha de cierre especificando el nombre del piloto y habiendo

recibido en la FAPA el boletín de inscripción debidamente cumplimentado, serán dadas como validas. Dará fe la fecha y la hora de expedición que figure inscrita en la comunicación electrónica.

8.4 Plazos de inscripción.

El cierre de las inscripciones, se realizará como fecha limite el lunes previo a la prueba

Los boletines originales de inscripción, junto con una copia de la transferencia o giro realizado como justificante de pago de los derechos, deberán estar en posesión de la FAPA, antes de las 21,00 h de la fecha de cierre de inscripciones que figurará en el boletín.

Artículo 9.- SEGUROS

Será de aplicación lo establecido en el Artículo 8 de las Prescripciones Comunes FAPA

Artículo 10.- PUBLICIDAD

10.1 Será de aplicación lo establecido en el Artículo 9 de las Prescripciones Comunes FAPA

10.2. La publicidad en las placas no podrá sobrepasar los 5 cm de altura y deberán colocarse obligatoriamente en la parte inferior de la misma.

La publicidad a llevar en las placas, figurará en el Reglamento Particular de la prueba y será de carácter obligatorio.

Artículo 11.- CALENDARIO Y NÚMERO DE PRUEBAS PUNTUABLES

11.1 El número de pruebas de cada Certamen será el establecido por la FAPA. y que figurará en el Anexo 3 de la Reglamentación FAPA

11.2 La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias se reserva el derecho de modificar fechas y lugares de una o varias pruebas del calendario.

Artículo 12.- ANULACIÓN DE UNA PRUEBA

La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias se reserva el derecho de anular una prueba sí el número de inscritos es igual o menor de 15.

Artículo 13.- NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO

13.1 Cada kart llevará el número de Carrera correspondiente a la lista aceptada por la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias

13.2 Los porta números deberán estar constituidos por planos con ángulos redondeados (diámetro de las esquinas redondeadas 15 a 25 mm) de 22 cm de lado. Las placas deberán ser de plástico flexible y opaco.

13.3 Los porta números, formando parte de la carrocería, deben estar rodeados por una línea negra de 10 mm. De ancho. Esta línea debe ser parte de la medida reglamentaria del porta números.

13.4 Los números tendrán una altura mínima de 15 cm. y un espesor de trazo de al menos 2 cm. Deberán colocarse (antes de las verificaciones técnicas) en la parte delantera y trasera del kart, así como en el lateral izquierdo del Kart.

13.5 El nombre del piloto así como la bandera de su autonomía podrán figurar en la parte delantera de los pontones laterales. La altura mínima de la bandera y de las letras del nombre deberá ser de 4 cm.

Artículo 14.- OFICIALES

Será de aplicación lo especificado en el Artículo 14 de las Prescripciones Comunes FAPA

14.1 En caso de existir nombramiento de Director de Competición, este dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación, en las que, el Director de Carrera podrá impartir las órdenes correspondientes, pero sólo con su aprobación expresa:

a) Controlar el desarrollo de los Entrenamientos y de la Carrera; que se respeten los horarios y, si él lo juzgase necesario, proponer a los Comisarios Deportivos la modificación de los horarios conforme a lo establecido en el presente Reglamento.

b.) Parar a cualquier kart (en cumplimiento de lo reglamentado en el presente Reglamento).

c.) Parar el desarrollo de los Entrenamientos o de la Carrera si cree que puede ser peligrosa su continuación, de conformidad al presente Reglamento, y asegurar que la nueva salida se efectúe conforme al procedimiento.

d.) El procedimiento de salida.

Artículo 15.- INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES

15.1 Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional, dar instrucciones a los concursantes por medio de comunicados especiales de acuerdo con lo establecido en el C.D.I.

Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los concursantes y en todo caso publicadas en el Tablón Oficial de Avisos, que dará fe de la publicación.

15.2 Las clasificaciones y resultados de los Entrenamientos oficiales y de las Carreras así como todas las decisiones de la prueba que estimen oportuno los Comisarios Deportivos serán colocados sobre el Tablón Oficial de Avisos.

15.3 Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del Director de Carrera, que afecte a un concursante concreto le será, además, comunicado inmediatamente y por escrito al mismo.

15.4 Asimismo los Comisarios Deportivos publicarán los resultados de cada kart verificado y los pondrán a disposición de los otros concursantes. Estos resultados no comprenderán cifras particulares, salvo que un kart no se ajuste al Reglamento Técnico.

15.5 El concursante o su representante, debe estar localizable durante toda la duración de la prueba.

15.6 Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas en el C.D.I., debiendo tener las banderas unas medidas mínimas de 70 x 90 c. y de 90 x 110 cm las rojas y de cuadros. Los concursantes no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean.

15.7 Las señales transmitidas a los pilotos por mediación de las banderas y señales previstas en el C.D.I. deberán ser respetadas sin dilación. La falta de respeto a estas señales podrá ser sancionada hasta con la exclusión de la prueba.

La bandera negra con un disco naranja deberá utilizarse para informar a un piloto que su kart tiene problemas mecánicos susceptibles de provocar un peligro para él mismo o para los otros pilotos, y que deberá detenerse en su box en la vuelta siguiente. Cuando los problemas mecánicos hayan sido resueltos a satisfacción de los Comisarios Técnicos, el kart podrá volver a salir a la pista.

15.8 En las Carreras, Mangas de Repesca (excepto en las pruebas de resistencia) todo piloto doblado por cualquier motivo, o que a criterio del Director de Carrera vaya a ser superado por la cabeza de Carrera, se le mostrará la bandera azul y roja (doble diagonal), con su número.

Deberá entrar inmediatamente al Parque de Llegada la próxima vez que pase por la entrada del mismo y será clasificado según el número de vueltas que haya realizado. Todo piloto que no atienda dicha bandera podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos hasta con la Exclusión de la prueba. En ese caso se le mostrará la bandera negra, con su número.

Artículo 16.- PENALIZACIONES

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

16.2 Incidente": significa un hecho o una serie de hechos que implique a uno o más pilotos, o la acción de un piloto que, desde el punto de vista de los Comisarios Deportivos:

- Suponga la interrupción de la Carrera en aplicación del presente Reglamento.
- Constituya una violación del Reglamento o del C.D.I.
- Adelante la salida o provoque una salida nula.
- Provoque una colisión evitable.
- Empuje a un piloto fuera de la Pista.
- Impida cualquier maniobra lícita de adelantamiento a otro piloto.
- Entorpezca ilegítimamente a los otros pilotos durante un adelantamiento.
- Desobedezca o haga caso omiso de las instrucciones o indicaciones de los oficiales o responsables de la prueba.
- En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el espíritu deportivo que debe presidir el deporte del automóvil o las competiciones.

16.3 Los Comisarios Deportivos tendrán el poder exclusivo de determinar si se ha producido un "Incidente" y qué piloto(s) está(n) implicado(s) en el mismo.

16.4 Los Comisarios Deportivos podrán infligir las siguientes penalizaciones a cualquier piloto implicado en un "Incidente":

- Amonestación.
- Multa en metálico.
- Penalización en tiempo (de aplicación directa o para añadir al tiempo invertido).

- Exclusión.

Como norma general, las infracciones de carácter técnico cometidas en los Entrenamientos llevarán consigo la anulación de los tiempos conseguidos. Las infracciones técnicas cometidas en las Mangas o Carreras conllevarán la exclusión de la Manga o Carrera correspondiente pudiendo llegar a la Exclusión del Meeting.

16.5 Asimismo los Comisarios Deportivos podrán informar a la Comisión de Disciplina de la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias, sobre cualquier licenciado que ellos consideren implicado en un "Incidente".

16.6 La Comisión de Disciplina de la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias podrá penalizar a cualquier piloto implicado en un "Incidente" de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias.

16.7 Ninguna decisión tomada o penalización impuesta reducirá el efecto de los Art. 160 o 161 del Código Deportivo Internacional

Artículo 17.- CRONOMETRAJE – TELEMETRÍA

17.1 Esta prohibida la instalación y utilización de sistemas de telemetría o cualquier otra base informática, radio, etc., que permita la transmisión de datos, órdenes y/o comunicación desde un kart en movimiento y viceversa, durante todo el desarrollo de los Entrenamientos, Mangas y Carrera, salvo establecidos como obligatorios y/o los instalados por los Comisarios y Cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.

17.2 La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los karts para poder realizar el cronometraje, es responsabilidad del concursante.

17.3 Los aparatos oficiales de cronometraje (transponder), deben estar situados obligatoriamente en la parte exterior trasera del asiento del piloto.

17.4 Será obligatorio para los concursantes, (en el caso de que no sea de su propiedad) entregar el transponder a la finalización del Meeting.

17.5 Los pilotos participantes en pruebas valederas para los Campeonatos o Copas, de Asturias, podrán ser titulares y aportar el transponder en las pruebas que participen. El estado del transponder, (de ser propio) carga de batería, soporte, etc., y en definitiva todo lo inherente al funcionamiento del mismo es responsabilidad absoluta del concursante/piloto. El concursante y/o piloto que aporte su propio transponder está obligado a declarar en su boletín de inscripción el código o número del transponder que utilizaran en la prueba para la que se han inscrito.

En el caso de que un participante no aporte transponder en cada Meeting, a este se le facilitará uno de alquiler por 10€, en caso de pérdida de este 300 € mediante contrato firmado por ambas partes.

Así como el soporte del mismo por 5€ el cual quedará en su propiedad. Las características de los transponder deberán ser compatibles con los sistemas de cronometraje convencionales (Ej. Tipo AMB)

Artículo 18.- DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK

18.1 La organización dispondrá en el Paddock de una superficie suficiente para poder realizar las distintas actividades que se desarrollen en torno a cada prueba.

18.2 Esta Zona estará exclusivamente destinada para los vehículos y carpas de asistencia técnica.

Una vez instalados los vehículos y carpas de asistencia, no estará permitida la salida de ningún vehículo hasta la finalización del meeting, excepto por razones de fuerza mayor, así entendidas por los Comisarios Deportivos. El Organizador realizara una planificación y designación de espacios para cada piloto/concursante. Cualquier concursante/piloto que no respete esta norma podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos.

18.3 En cada uno de los circuitos se dispondrá de un parking suficientemente amplio para cubrir las necesidades de los equipos participantes en cada prueba.

18.4 Toda persona relacionada de algún modo con cualquier concursante inscrito, deberán llevar en todo momento la licencia correspondiente y permanecer en los lugares autorizados en los mismos, respetando en todo momento las normas deportivas que rigen la prueba, bajo la responsabilidad del concursante con el cual estén relacionado.

18.5 Se prohíbe utilizar aparatos que produzcan llamas o chispas en Paddock, Parques, Preparrillas de salida y Pista, debiendo prever el organizador un lugar para el puesto de soldadura fuera de los Boxes.

18.6 Esta prohibido circular con motocicletas, scooters o cualquier medio motorizado en el Paddock, así como bicicletas, monopatines, etc.

Artículo 19.- DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

19.1 Seguridad general

19.1.1 Esta estrictamente prohibido a los pilotos conducir sus karts en dirección opuesta a la de Carrera,

19.1.2 Llevar herramientas o repuestos, así como reparar con herramientas en la Pista esta prohibido. Únicamente podrá recibirse asistencia en el Área de Reparación.

19.1.3 Si el repostaje se autoriza, deberá ser llevado a cabo solo en el área especificada a tal efecto.

19.1.4 Cada participante deberá **disponer de un extintor, de al menos 3 kg.**, en la carpa de asistencia y/o lugar de trabajo en el Paddock. En las carpas que estén ubicados más de un participante, el número de extintores será igual al número de pilotos ubicados en la misma. La disponibilidad de este extintor es obligatoria para cada uno de los participantes, y su incumplimiento podrá conllevar sanciones a criterios de los Comisarios Deportivos.

19.1.5 Un piloto involucrado en un incidente, no debe abandonar el circuito sin el permiso de los Comisarios Deportivos.

19.1.6 Cualquier piloto que haya sufrido o se haya visto involucrado en un accidente o incidente, podrá ser obligado a pasar un reconocimiento médico que determine si su estado físico es adecuado para continuar en la competición, parcial o totalmente, quedando a discreción del Director de Carrera, previo informe medico, si puede reincorporarse a la misma.

19.2 Zona de Entrada y Salida de Boxes

19.2.1 La circulación por la Zona de Entrada y Zona de Salida de Boxes, así como la vía de paso, tanto durante los Entrenamientos, Mangas y Carrera, se efectuará con las máximas precauciones de seguridad y a velocidad reducida.

19.2.2 Está prohibido al mecánico ayudar al piloto después de cruzar la línea trazada al final de la Zona de salida de Boxes. Solo se podrá recibir ayuda en el área de reparación.

19.3 Circuito / Pista.

19.3.1 Acceso a la Pista: Solo los participantes inscritos para la prueba tendrán acceso a la Pista, siempre dentro del horario previsto para la prueba. Asimismo solo los oficiales especificados en el Reglamento Particular de la prueba tendrán acceso a la Pista. Los representantes de la prensa solo tendrán acceso a la Pista cuando hayan sido adecuadamente acreditados ante el Organizador y hayan sido autorizados a ello, mediante la acreditación correspondiente. Asimismo, deberán respetar cualquier instrucción de seguridad que reciban de los Oficiales de la prueba.

19.3.2 Generales

19.3.2.1 Está prohibido circular en kart fuera de la Pista en la cual se desarrolla la prueba, salvo en caso de que haya una Pista de Entrenamiento.

19.3.2.2 El piloto de cualquier vehículo que vaya a abandonar la Pista deberá avisar previamente de su intención, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.

19.3.2.3 Esta prohibido empujar el kart por la Pista para hacerle cruzar de ese modo la línea de llegada.

19.3.2.4 Cualquier Reparación con herramientas esta prohibida fuera del Área de Reparación.

19.3.2.5 El organizador deberá tener en la Pista todas las medidas de seguridad, desde el comienzo de los Entrenamientos libres hasta el final del Meeting. (Entrenamientos, Mangas y Carreras).

19.3.2.6 Equipamiento e indumentaria de seguridad para los pilotos. Los pilotos deben llevar obligatoriamente los elementos de seguridad descritos en el Art. 2.30 del Reglamento Técnico, durante todo el transcurso del meeting, incluidos los entrenamientos privados libres previos al mismo.

19.4 Detención de un kart en Pista.

19.4.1 Durante los Entrenamientos, Mangas y Carreras, un kart que se detenga debe ser sacado de la Pista a una posición segura, tan rápido como sea posible y de manera que no constituya un peligro, sea un impedimento para los otros pilotos o para el desarrollo de la prueba.

19.4.2 El piloto podrá reemprender la marcha, siempre y cuando lo pueda hacer por sus propios medios y sin ninguna ayuda exterior.

19.4.3 Su reincorporación a pista la realizara de manera que no entorpezca a otros participantes.

19.4.4 Si el piloto no pudiese apartar solo su kart o si su intento de reemprender la marcha es fallido y/o constituye un peligro para si mismo o para los demás participantes, los Comisarios de Pista deben prestarle asistencia para colocarlo en zona segura, no pudiendo el Piloto en ningún caso, rehusar o entorpecer esta asistencia.

19.4.5 Si el kart arranca como resultado de esta asistencia externa, el piloto será sancionado por los Comisarios Deportivos con una penalización que puede llegar hasta la exclusión.

19.4.6 Todo Piloto cuyo kart se haya detenido definitivamente deberá seguir las instrucciones que le indiquen los Comisarios hasta el final de los Entrenamientos, Mangas o Carrera.

19.5 Conducción Deportiva.

19.5.1 Durante la Carrera, un kart que se encuentra sobre la Pista puede utilizar todo el ancho de la misma; sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por otro kart cuya velocidad sea, bien momentánea o constantemente superior a la suya, el piloto debe ceder el derecho de paso al otro kart, ciñéndose a un lado para facilitar el paso por el otro lado.

19.5.2 Las curvas, así como sus Zonas de Entrada y salida pueden ser negociadas por los pilotos como deseen mientras se mantengan dentro de los límites marcados por las líneas blancas continuas de los bordes de la Pista. Teniendo en cuenta estas circunstancias, el adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda. La conducción fuera de los límites antes reseñados podrá ser sancionada, a criterio de los Comisarios Deportivos. Sin embargo, la realización de maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como toques, empujones o golpes por parte del concursante que adelanta, o más de un cambio imprevisto o anormal de dirección, aglomeración voluntaria de vehículos en el interior o exterior de las curvas por parte del piloto adelantado, están estrictamente prohibidas y entrañarán penalizaciones aleatorias, dependiendo de la importancia o la reiteración de las infracciones. La repetición de una conducta antideportiva puede entrañar la exclusión.

19.5.3 Está prohibida toda maniobra de obstrucción por parte de uno o varios pilotos que tengan o no intereses comunes. No está permitido rodar constantemente juntos a varios vehículos, o adoptar una formación en abanico de manera que otro vehículo no pueda sobrepasarlos. En este caso, la bandera azul será presentada a los conductores.

19.5.4 La penalización infligida a los pilotos que no respeten la bandera azul, será igualmente aplicada a los conductores que obstruyan una parte de la Pista y será más severa en el caso de una obstrucción sistemática, pudiendo llegar en este caso a la exclusión.

19.5.5 La bandera formada por triangulo negro y triangulo blanco, acompañada de un panel con un numero, será una advertencia para el Piloto indicado de que los Comisarios Deportivos han recibido un informe sobre una conducta irregular en pista.

19.5.6 La repetición de faltas graves, o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo, (por ejemplo) una salida de Pista podrá entrañar la exclusión de la Carrera de los pilotos en cuestión.

19.5.7 Aquellos pilotos que efectúen más de un cambio de dirección sobre la Pista para evitar ser adelantados por otro conductor podrán ser sancionados con una penalización por los Comisarios Deportivos pudiendo llegar hasta la exclusión en base a las condiciones específicas del hecho que se juzgue o por eventuales reincidencias.

Artículo 20.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

Con carácter general será de aplicación lo establecido en el Artículo 12 de las Prescripciones Comunes FAPA

Artículo 21.- VERIFICACIONES TECNICAS

Con carácter general será de aplicación lo establecido en el Artículo 12 de las Prescripciones Comunes FAPA

Artículo 22.- PROCEDIMIENTO DE VERIFICACIONES

22.1 El proceso de verificaciones tanto administrativas como técnicas, finalizarán al menos con 10 min. De antelación sobre el inicio de las mangas de entrenamientos libres de esa categoría.

22.2 Verificaciones Previas

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

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

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

22.2.2 El concursante de cada kart recibirá -durante las verificaciones administrativas- un pasaporte técnico, que deberá cumplimentar en su totalidad y entregarlo en el control técnico.

No será admitido un pasaporte técnico incompleto.

22.2.3 Durante las verificaciones técnicas previas, se podrán llevar a cabo por parte de los Comisarios Técnicos, precintajes o marcaje del o de los motores que presenten los concursantes y la identificación de los chasis, que deberán coincidir con los indicados por el concursante para ser utilizados durante el Meeting. Los números de los precintos si los hubieran puesto, quedarán anotados en el Pasaporte Técnico, que será firmado por el concursante. Dichos precintos, deberán permanecer intactos durante todo el Meeting.

22.2.4 En caso de que por accidente o manipulación involuntaria se viera afectado alguno de los precintos, el concursante, se dirigirá inmediatamente a un Comisario Técnico, que a la vista de la rotura, decidirá si su manipulación ha sido involuntaria o no, procediendo en el primer caso a la sustitución del mismo.

22.2.5 Aunque el Comisario Técnico sea avisado con antelación, en el caso de que sea evidente la manipulación fraudulenta del precinto, el concursante podrá llegar a ser a juicio de los Comisarios Deportivos, excluido del Meeting.

22.2.6 Los Comisarios Técnicos podrán controlar el estado de los precintos, antes y después de los entrenamientos clasificatorios y de todas las Mangas. A la vista de un precinto roto, el Comisario Técnico pasará un informe a los Comisarios Deportivos los cuales procederán de la siguiente forma:

a.) Si la anomalía es detectada antes de iniciarse los Entrenamientos clasificatorios o cualquiera de las Mangas, se penalizará con la no autorización a tomar la salida del equipo infractor en Entrenamientos o Manga correspondiente.

b.) Si la anomalía es detectada después de iniciarse los Entrenamientos clasificatorios se penalizará con la anulación de tiempos obtenidos. Si es detectado después de iniciada una Manga, será excluido de la misma.

22.2.7 En el caso de que la rotura del mismo sea observada antes de llevarse a cabo, tanto el Entrenamiento clasificatorio como la Carrera correspondiente, no será autorizado a tomar la salida. El Comisario Técnico será considerado en este caso, como un Juez de Hechos.

22.2.8 En el caso de exclusión de una Carrera, que cuente para un Certamen convocado a varias, el resultado obtenido en ésta debida a la exclusión por la manipulación del precinto, no se podrá descontar del cómputo final.

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

22.2.10 En el caso de llevar situados precintos, esta totalmente prohibido añadir a estos cualquier otro material aparte del alambre o hilo y precintos oficiales (silicona, cinta adhesiva, etc.,).

22.2.11 Los Concurantes y/o Pilotos no están autorizados a realizar ningún cambio de material después de que este haya sido identificado en la Verificaciones Técnicas Previas, quedando totalmente prohibido el intercambio de chasis, motores, neumáticos, etc., entre pilotos. Es decir, el material utilizable para cada piloto queda limitado al verificado para si mismo en las verificaciones técnicas previas.

Excepcionalmente un mismo motor o chasis podrá ser verificado para varios pilotos, condicionado a que sea verificado, marcado o precintado para cada uno de los pilotos que lo soliciten.

22.3 Verificaciones Finales

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

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

22.3.1 En el caso de que el Reglamento del Certamen estableciera dos Entrenamientos, dos Mangas y/o dos Carreras en el mismo Meeting y un concursante fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la primera sesión de Entrenamientos, o de la primera Manga o la primera Carrera, se precintará –si ha lugar- el sujeto de la verificación misma, reenviando la inspección material al término de la segunda sesión de Entrenamientos, o de la segunda Manga, o de la segunda Carrera. El concursante acepta expresamente que la eventual exclusión de la clasificación de la primera sesión de Entrenamientos, o de la primera Manga, o de la primera Carrera conlleva también la exclusión de la segunda sesión de Entrenamientos o de la segunda Carrera, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la exclusión hayan sido cambiadas después de la primera sesión de Entrenamientos o de la primera Carrera, en cuyo caso, deberá haberlo notificado antes de efectuar la sustitución a los Comisarios Técnicos.

Artículo 23.- ZONAS DE ACCESO Y PARQUES DE SERVICIO

23.1 Zona de desaceleración carril de entrada

La zona de desaceleración o carril de entrada se utilizara para abandonar la pista, el acceso al área de Boxes y/o los parques de servicio. En el curso de los Entrenamientos, Mangas, Repescas y la Carrera solamente estará autorizado el acceso a Boxes por la Zona de desaceleración.

23.2 Zona de aceleración o carril de salida

El acceso a pista solo se podrá realizar a través de la zona de aceleración o carril de salida habilitados para ello. La Zona de salida de Boxes, de la cual forma parte el carril de aceleración, estará limitada al final de la misma por una línea amarilla o por un sistema similar, a partir de la cual el piloto no puede recibir ninguna ayuda externa o de su mecánico.

23.3 Zona o Área de reparación

Lugar indicado en cada circuito, situado entre el carril de entrada y salida de boxes, y reservado para efectuar reparaciones, donde los karts y pilotos pueden recibir ayuda exterior de sus mecánicos durante el desarrollo de Entrenamientos, Mangas, Repescas y Carreras. Parques de Servicio.

23.4 Parque de salida

El Parque de Salida es el área con acceso restringido, donde el piloto y su mecánico de parque cerrado debidamente acreditados proceden, antes de los Entrenamientos oficiales Cronometrados, Mangas Clasificatorias, Repesca y Carreras, al montaje de ruedas y depósitos de combustible guardados en sus correspondientes Parques. El Parque de salida será utilizado de acuerdo con el procedimiento de Parque de Salida.

23.5 Zona de Pre-parrilla

La Zona de Pre-parrilla es el área habilitada al efecto de la formación de parrillas de salida, normalmente situada entre el Parque de Salida y la salida a pista. Los Pilotos y sus mecánicos, una vez abandonado el Parque de Salida, están a las ordenes del Jefe de Parrilla y deberán seguir sus instrucciones en todo momento.

23.6 Zona de Pesaje

La Zona o línea de pesaje, estará situada a partir del carril de deceleración y previa a la báscula de pesaje y el Parque de Llegada. A la finalización de los Entrenamientos Oficiales, Mangas, Repescas y Carreras, todos los pilotos deberán dirigirse a la zona de pesaje, siguiendo las instrucciones de los Comisarios de Pesaje. 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.

23.7 Parque de Llegada.

El Parque de Llegada es la zona habilitada a la que todos los pilotos se dirigirán al finalizar los Entrenamientos Oficiales, Mangas, Repesca y Carrera. El Parque de Llegada tendrá acceso restringido donde el piloto y uno solo de sus mecánicos proceden, después de los Entrenamientos Oficiales, Mangas y Carreras, al desmontaje de ruedas y depósitos, para su entrega en sus correspondientes Parques. Desde la finalización de los Entrenamientos, Mangas, Repescas o Carreras, determinada desde el momento que se muestra la bandera a cuadros, cualquier punto desde la línea de Llegada hasta el Parque de Llegada, este inclusive, tienen la consideración de Parque Cerrado.

23.8 Parque Cerrado

Adicionalmente a lo establecido en el Art. 38, el Parque de Llegada tiene la consideración de Parque Cerrado en toda su área.

23.9 Parque de Gasolina.

23.9.1.- General.

La adquisición de la gasolina para cada meeting será por cuenta del concursante, siendo adquirida en el dispensario obligado por la F.A.P.A. y recogido en el reglamento particular de la prueba, debiendo ser esta de la misma marca y calidad.

La Organización se reserva el derecho, durante las carreras sustituir la gasolina por otra proporcionada por el organizador.

23.9.2 Infracciones.

Cualquier infracción cometida en referencia a este artículo podrá entrañar la exclusión del piloto de todo el meeting (siguiendo lo previsto en el CDI.)

23.9.3 Almacenaje.

El suministrador dispondrá del combustible necesario para la prueba, previamente al inicio de las Verificaciones Técnicas Previas.

23.9.4 Cantidades.

La gasolina deberá estar disponible en recipiente homologado con la cantidad especificada par cada meeting. Estas cantidades serán publicadas en el Reglamento Particular de la prueba. Así como los depósitos de los Karts deberán estar marcadas las medidas para su relleno.

23.9.5 Parque de Gasolina.

El aceite para 2T a utilizar para la mezcla de gasolina, deberá figurar en la lista publicada de aceites homologados y aprobados por la CIK-FIA.

23.9.6 Mezcla de gasolina.

En el horario y tiempo especificado al efecto, el piloto o mecánico debidamente acreditado con su pase numerado, procederá a la mezcla de gasolina en presencia del Comisario de Parque.

23.9.7 Procedimiento de uso de la gasolina.

La gasolina oficial será utilizada para los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Mangas Clasificatorias, Repescas y Carreras

23.9.8 Introducción de elementos.

No esta permitida la introducción en el Parque de Gasolina en ningún momento, de ningún producto o sustancia susceptible de ser mezclada con la gasolina. (Ej. Botes, sprays, etc.)

23.10 La FAPA convocará anualmente un concurso de ofertas para el suministro exclusivo de neumáticos para las distintas categorías.

23.11 Infracciones.

Cualquier incumplimiento o infracción de lo establecido para la utilización de neumáticos podrá provocar la exclusión del Piloto de todo el meeting (siguiendo lo previsto en el C.D.I.)

23.12 Máximo numero de neumáticos.

El Reglamento Técnico de cada categoría establecerá el número máximo de neumáticos a utilizar para cada meeting.

Se establecerá un número máximo de neumáticos slick.

Se establecerá un número máximo de neumáticos de agua.

23.13 Utilización de neumáticos

El régimen de utilización de neumáticos durante el meeting se regirá por lo establecido en el Reglamento Técnico de cada categoría. Los neumáticos verificados serán utilizados para los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Mangas Clasificatorias, Repescas y Carreras.

Para los Entrenamientos Oficiales no Cronometrados y Warm Up, los neumáticos son a libre elección del Piloto, excepto que el Reglamento Técnico específico de la categoría establezca otro sistema.

23.10.8. Marcaje de neumáticos oficiales.

El marcaje de neumáticos se realizara en las verificaciones técnicas iniciales antes del comienzo del meeting, en el que se marcara un juego, quedando en suspense otra rueda a libre elección (delantera, o trasera) siendo marcada si se precisase en su momento antes de su colocación, previo aviso a los comisarios deportivos.

Artículo 24.- BRIEFING

24.1 El Director de Competición y/o el Director de Carrera realizará(n) un Briefing en el lugar y a la hora designados en el Reglamento Particular. Todos los concursantes (o los representantes que ellos hayan nombrado) y los pilotos admitidos para participar en la Carrera deberán estar presentes durante todo el Briefing, y firmar la hoja de presencia.

24.2 Los concursantes son responsables de la asistencia o no de sus pilotos al Briefing. Los Comisarios Deportivos convocarán al concursante y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del Briefing, sancionando al concursante con la penalización establecida.

Artículo 25.- COMPOSICIÓN DEL MEETING

Para todas las pruebas puntuables para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenge de Asturias y todas las pruebas de carácter estatal el Timing del Meeting se efectuara en un solo día con el siguiente horario y actividad:

Cuadro horario (Se establecerá en el reglamento particular).

Verificaciones Administrativas y Técnicas, Entrenamientos Oficiales no Cronometrados, Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Carrera 1, Carrera 2, y Entrega de Premios.

Artículo 26.- KARTS ADMITIDOS EN PISTA

El número máximo de karts admitidos en Pista es el siguiente:

Entrenamientos Oficiales No Cronometrados y Cronometrados: 30 karts.

Mangas Clasificatorias, Mangas de Repesca y Carreras: 34 karts. Salvo decisión expresa de los Comisarios Deportivos, quienes podrán aumentar su número hasta un máximo de 36 pilotos en función de las características del circuito.

Artículo 27.- DISTANCIAS A RECORRER

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

	Clasificatorias	Carrera
ALEVIN	10 min	15 v
CADETE	10 min	15v
KF3 / KF2	10 min	25 v
KZ2	10 min	25 v
125 AUT/ X-30	10 min	25 v

Las distancias de las categorías monomarca o distintas a las expresadas anteriormente serán determinadas en los reglamentos deportivos de cada una de ellas, o en su defecto se aplicaría el criterio de edades especificado en las categorías referenciadas anteriormente.

27.1 El número de vueltas por carrera de cada categoría podrá ser inferior en función de la longitud y características de cada circuito

Artículo 28.- SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)

28.1 En caso de declararse "Pista Mojada" (condición señalada por una pancarta por el Director de Carrera o Competición), la elección de neumáticos es libre (excepto en la especialidad de Alevín, Cadete. El Director de Carrera se reserva el derecho de mostrar la bandera negra a un piloto, si juzga, que lleva un juego de neumáticos erróneo y va muy lento y peligroso para los otros pilotos.

28.2 Cuando el Director de Carrera y/o Competición declaren "Pista Mojada" en la Categoría Alevín, Cadete, todos los pilotos deben colocar –en el tiempo establecido por el Director de Carrera- neumáticos para lluvia en todas las ruedas antes de salir.

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

Artículo 29. ENTRENAMIENTOS OFICIALES NO CRONOMETRADOS

29.1. Definición

Excepto en el caso de Reglamento específico, el horario de la prueba deberá prever Entrenamientos Oficiales No Cronometrados para cada categoría.

29.1.1 Desarrollo y Composición

29.1.2. Estarán reservados para los Pilotos que hayan pasado las Verificaciones Administrativas.

29.1.3 Tendrán una duración de 10 minutos para cada categoría.

29.1.4 El uso de transponder es obligatorio desde el principio de estos Entrenamientos.

29.1.5 Las infracciones cometidas por un piloto o su concursante durante los Entrenamientos oficiales no cronometrados, serán penalizadas por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

29.1.6 Si hubiese que realizar diferentes mangas de entrenamientos oficiales no cronometrados se aplicara lo dispuesto en el reglamento deportivo de Karting para el año en curso de la R.F.E. de A. para la composición de las distintas mangas.

29.2 Interrupción de los Entrenamientos oficiales no cronometrados.

29.2.1 Cuando fuera necesario interrumpir los Entrenamientos a causa de obstrucción de la Pista por un accidente, el Director de Carrera ordenará que una bandera amarilla sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas amarillas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista, debiendo seguir rodando a velocidad reducida hasta la presencia de las banderas verdes no sobrepasando en los tiempos invertidas en las anteriores vueltas, mientras exista la presencia de las banderas amarillas no se permitirá adelantar, se tendrá en cuenta la posición de los pilotos en el paso por meta de la primera bandera amarilla.

29.2.2 La decisión de parar la Carrera o los Entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera (o en su ausencia, por su adjunto) bajo la autoridad del Director de Competición.

29.2.3 Sólo en los casos de Entrenamientos oficiales no cronometrados, se podrá renunciar a prolongar dicho período después de una interrupción de este tipo.

Artículo 30.- ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS

30.1 Definición

30.1.1 Los pilotos autorizados a participar en los Entrenamientos oficiales cronometrados, tendrán derecho a una sesión máxima de 10 minutos

30.1.2 Un kart no puede ser calificado más que por el piloto inscrito en el mismo.

30.2 Clasificación de Entrenamientos Oficiales Cronometrados

30.3.1 La clasificación final de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados será confeccionada de la manera siguiente:

- La Clasificación se realizará con el mejor tiempo de cada piloto.

30.3.3 Si un piloto no pudiera realizar una vuelta cronometrada será clasificado al final de la parilla. Si varios pilotos estuvieran en esta situación, sus posiciones se decidirán por sorteo.

30.3.4 Si hubiese que realizar diferentes mangas de entrenamientos oficiales cronometrados se aplicara lo dispuesto en el reglamento deportivo de Karting para el año en curso de la R.F.E. de A. para la calificación de los distintos participantes.

30.4 Interrupción de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados

30.4.1 La decisión de parar los Entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera (o en su ausencia, por su adjunto) bajo la autoridad del Director de Competición.

30.4.2 El Director de Carrera puede interrumpir los Entrenamientos oficiales cronometrados tantas veces y por tanto tiempo como él estime necesario, para despejar la Pista o permitir la retirada de un vehículo.

30.4.3 Cuando fuera necesario interrumpir los Entrenamientos a causa de obstrucción de la Pista por un accidente o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista.

30.4.4 Cuando la señal de interrupción sea dada, todos los vehículos reducirán inmediatamente la velocidad y regresarán lentamente hacia la línea de salida o Parque de Llegada, siguiendo totalmente las indicaciones de los comisarios de pista, y preparados para detenerse si así fuera solicitado por los oficiales de la prueba.

30.5 Reanudación de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados

30.5.1 Salvo imposibilidad manifiesta, estos entrenamientos serán reanudados al menos para cumplir los tiempos mínimos de Entrenamientos oficiales cronometrados.

30.5.2 En el caso que una o varias sesiones de Entrenamientos oficiales cronometrados sean interrumpidas, no se admitirá ninguna reclamación relativa a los posibles efectos sobre la calificación de los pilotos admitidos a la salida.

Artículo 31.- 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.

31.1 Formación de las Parrillas de Salida

- La Parrilla de la Carrera 1 se formará en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

- La Parrilla de la Carrera 2 se formará en función de los resultados de la Clasificación de la Carrera 1, firmada por el Director de Carrera.

Los pilotos que no tomen la salida en la Carrera 1 o sean excluidos de ella, ocuparan la ultima posición de la parrilla de la Carrera 2, en caso de otras posibles sanciones, estas serán aplicadas en la parrilla de la carrera 2.

31.2 El piloto que tenga la Pole Position de cada parrilla podrá elegir el lado de Pole Position (izquierdo o derecho de la Pista), siempre y cuando informe al Director de Carrera o Director de Competición 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.

Artículo 32.- PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA PARA, ENTRENAMIENTOS OFICIALES, Y CARRERAS

32.1. Entrenamientos Oficiales No Cronometrados.

Para los Entrenamientos Oficiales No Cronometrados, los pilotos accederán a la pista de la forma siguiente:

- Si el circuito dispone de entrada y salida de pista independiente, los pilotos accederán a la misma a través de los accesos previstos.
- Si el circuito no dispone de entrada o salida de pista independiente, los pilotos accederán a través del Parque de Salida como vía de paso a la misma.

Control de puerta:

- Solo el piloto y mecánico, acreditados por sus pases numerados, tendrán acceso al Parque de Salida en los horarios establecidos para sus mangas.
- Los Parques de Neumáticos y Gasolina permanecerán cerrados, no estando autorizados el uso de la gasolina o neumáticos oficiales. Excepto en las categorías en que se especifique lo contrario.

32.2 Entrenamientos Oficiales Cronometrados

Los pilotos y sus karts se dirigirán al Parque de Salida siguiendo el procedimiento siguiente:

- 30 minutos antes de la salida, se abrirá el Parque de Salida para el montaje de neumáticos y gasolina.

Control de puerta:

- Realizada la apertura del Parque de Salida, el comisario de Parque realizará el control siguiente, mediante la hoja de control de entrada:
- Solo el Piloto y su Mecánico de Parque Cerrado están autorizados a acceder al mismo.
- Piloto y mecánico deberán presentar la acreditación correspondiente, pases titulares con el número, y solo podrán acceder al Parque de Salida en la manga que les corresponda y en el horario previsto para la misma.
- Al Parque de Salida solo esta autorizada la entrada del kart, el carro porta kart y la herramienta manual y recambios necesarios para la reparación del kart. No esta autorizada la introducción de líquidos u otros productos similares.

Procedimiento entrega de neumáticos.

- Piloto o mecánico, acreditados por su pase numerado, podrán solicitar sus neumáticos verificados para proceder a su montaje.

Procedimiento entrega de gasolina.

- Piloto o mecánico, acreditados por su pase numerado, podrán solicitar su depósito de combustible para proceder a su montaje.

Normas de seguridad:

- Bajo ningún concepto se podrán arrancar los motores en el interior del Parque de Salida, ni realizar cualquier manipulación u operación que pueda provocar un peligro para los demás ocupantes del Parque. (Ej.: producir chispas, etc.)
- 10 minutos antes del horario previsto para los Entrenamientos, se abrirá el acceso a la zona de salida.

32.3 Mangas de Carrera.

32.3.1 Los pilotos y sus karts se dirigirán al Parque de Salida siguiendo el procedimiento siguiente:

- 30 minutos antes de la salida, se abrirá el Parque de Salida para el montaje de neumáticos y gasolina.

Control de puerta:

- Realizada la apertura del Parque de Salida, el comisario de Parque realizara el control siguiente, mediante la hoja de control de entrada:

- Solo el Piloto y su Mecánico de Parque Cerrado están autorizados a acceder al mismo.

- Piloto y mecánico deberán presentar la acreditación correspondiente, pases titulares con el número, y solo podrán acceder al Parque de Salida en la manga que les corresponda y en el horario previsto para la misma.

- Al Parque de Salida solo esta autorizada la entrada del kart, el carro porta kart y la herramienta manual y recambios necesarios para la reparación del kart. No esta autorizada la introducción de líquidos u otros productos similares.

Procedimiento entrega de neumáticos.

- Piloto o mecánico, acreditados por su pase numerado, podrán solicitar sus neumáticos verificados para proceder a su montaje.

Procedimiento entrega de gasolina.

- Piloto o mecánico, acreditados por su pase numerado, podrán solicitar su depósito de combustible para proceder a su montaje.

Normas de seguridad.

Bajo ningún concepto se podrán arrancar los motores en el interior del Parque de Salida, ni realizar cualquier manipulación u operación que pueda provocar un peligro para los demás ocupantes del Parque. (Ej.: producir chispas, etc.)

- 15 minutos antes de la salida se comenzara a formar la Pre-Parrilla y los pilotos estarán a disposición del Director de Carrera.

Arranque de motores preventivo.

A discreción del DC, se podrá realizar un arranque de motores preparatorio para la salida. Situados correctamente en la pre-parrilla y con los karts debidamente sujetos en los carros, se podrá proceder al arranque de motores durante un minuto. Este momento será determinado por el DC, adjunto o Jefe de Pre-parrilla.

- 5 min. Antes de la salida se cerrara el acceso a la Pre-Parrilla y al Parque de Salida.

32.3.2 Cualquier kart que no haya tomado su posición en la parrilla en el tiempo establecido, no estará autorizado a hacerlo, excepto y bajo circunstancias excepcionales que quedarán a la apreciación de los Comisarios Deportivos.

32.3.3 Cualquier concursante que por cualquier razón tenga motivos fundados de que su kart/s no estará/an listos para tomar la salida, deberá informar a la mayor brevedad al Oficial al cargo del Parque de Salida, que a su vez informará al Director de Carrera o Director de Competición tan pronto como le sea posible.

Artículo 33.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA

33.1 Disposiciones Generales

33.1.1 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.

33.1.2 Una vez formadas las Pre-Parrillas, los pilotos estarán a las órdenes del Director de Carrera y seguirán sus instrucciones.

33.1.3 La línea de meta determina el inicio y final de una vuelta completa al circuito y por consiguiente también al inicio y final de una Manga o Carrera.

33.1.4. Una línea amarilla pintada 25 metros antes de la línea de meta delimitará la zona a partir de la cual se podrá comenzar a acelerar. Antes de esta línea los pilotos no podrán adelantar. Esta línea también podrá estar compuesta por 1 cono a cada lado de la pista y 4 conos en la línea central de la pista.

33.1.5 Tan pronto como el Director de Carrera o Director de Competición indique con la bandera verde- que los karts pueden tomar la salida, los mecánicos pondrán en marcha los motores y los pilotos partirán para la vuelta de formación manteniendo las posiciones fijadas.

33.1.6 Una vez que hayan tomado la salida de la vuelta de formación los pilotos no podrán recibir ayuda exterior.

33.1.7 Cualquier piloto que no se haya situado a las órdenes del Director de Carrera o Director de Competición y con su kart en orden de marcha, le será permitido salir del Parque de Salida solo cuando lo autorice el Director de Carrera, Director de Competición o el Oficial a cargo del Parque de Salida.

33.2 Vuelta de Formación

33.2.1 Las vueltas de formación tienen por objeto conseguir que los diferentes elementos mecánicos adquieran la temperatura idónea de trabajo y de permitir dar la salida en el orden que se ha determinado en la pre parrilla.

33.2.2 En el momento en que el Director de Carrera o Starter agite la bandera verde y los vehículos deberán iniciar la vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en "Pole Position". En las categorías con embrague centrifugo, una vez arrancados los motores, los pilotos quedarán a las ordenes del Jefe de Parrilla, quien será el que determine el momento de iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos están en condiciones de hacerlo.

33.2.3 Una vez los vehículos hayan traspasado la línea que delimita el final de boxes, no podrán recibir ayuda exterior.

33.2.4 Durante la vuelta de formación los pilotos tienen la obligación de :

- Circular en dos filas sin zigzaguear
- No utilizar otro itinerario que el delimitado por la pista para la carrera.
- Guardar la posición marcada en la pre -parrilla
- No efectuar ensayos de salida

33.2.5 Todo piloto que no pueda mantener su posición en el seno del pelotón, podrá intentar recuperar su posición asignada con la condición de que efectúe esa maniobra de una forma prudente y terminar de recuperarla antes de traspasar una línea roja (realmente pintada en la pista o delimitada por conos), y el resto de pilotos deberá facilitar esta operación cediendo el paso. En el caso de que no puedan recuperar su posición original al llegar a la línea roja tomarán la salida en el lugar que ocupen en dicho momento. Después de esa línea ninguna maniobra de adelantamiento será autorizada.

33.2.6 La línea pintada roja o línea imaginaria formada por conos al borde la Pista, hasta la cual los pilotos pueden recuperar su posición, deberá ser indicada en el Reglamento Particular o en el Briefing.

33.2.7 Si un piloto se detiene por cualquier motivo durante la vuelta de formación, no podrá intentar arrancar de nuevo su kart antes de haber sido superado por la totalidad

del pelotón. Solo entonces podrá recuperar su posición original, siempre que no afecte a la seguridad y hasta el lugar donde este ubicada la línea roja.

33.2.8 Sin embargo si, en el caso eventual de una repetición de la vuelta de formación, intenta arrancar por delante de la formación con el objeto de ser superado por los primeros pilotos e intercalarse en el pelotón, le será mostrada la bandera negra y será excluido de esa Manga o Carrera.

33.2.9 Para recuperar su posición no podrá usar ningún otro camino o vía que no sea la empleada para la Carrera.

33.2.10 El Director de Carrera podrá detener la vuelta de formación si considera que un piloto se ha parado o retrasado por infracción de otro conductor, o indicará una vuelta suplementaria de formación para que este piloto pueda recuperar su posición.

33.2.11 Los pilotos deberán llegar a la línea amarilla en perfecta formación, ocupando su lugar de parrilla y perfectamente alineados en dos filas paralelas de karts.

33.2.12 En el caso de Salidas Paradas, un piloto que se retrase en la vuelta de formación tendrá la posibilidad de recuperar su posición en la Parrilla antes de que se enciendan las luces rojas.

33.3 Salida

33.3.1 El tipo de salida deberá indicarse en el Reglamento Particular de la Prueba y adecuarse a los dos previstos: "Salida Lanzada" o "Salida Parada". La parrilla estará constituida por dos líneas de karts.

Las salidas tipo Le Mans están prohibidas, excepto autorización expresa de la F.A.P.A. previa petición expresa del organizador.

33.3.2 En la salida, el Director de Carrera o el Starter estará situado en una plataforma situada al menos a 5 metros de lado de la Pista y detrás de una barrera de protección permanente.

33.3.3 Si se utiliza un Safety Car, la línea amarilla deberá estar pintada 50 m por delante de la línea de salida. Esta prohibido acelerar antes de haber cruzado esta línea.

33.3.4 La parrilla tendrá una formación de dos filas. La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida encendido por el Director de Carrera o por el Director de Competición.

33.3.5 La señal de salida será dada por medio de un semáforo, considerándose como señal de salida el apagado de las luces rojas del mismo.

33.3.6 En el caso de repetidas falsas salidas o por incidentes en la Vuelta de Formación, el Director de Carrera o el Director de Competición, actuando como Juez de Hechos, podrá parar el procedimiento de salida mediante la bandera roja e informar a los Comisarios Deportivos, los cuales podrán penalizar al piloto que las haya provocado. Una nueva salida será dada inmediatamente, o en un tiempo prudencial que establezca el Director de Carrera, de acuerdo a las circunstancias.

La parrilla de salida será la misma que en el procedimiento inicial. Todos los pilotos presentes en el área de salida o en el área de reparación antes de que el procedimiento fuera detenido, serán autorizados a tomar la salida de la nueva vuelta de formación.

33.3.7 Cualquier intento de adelantar o retrasar la salida será sancionado.

33.3.8 Tan pronto como la salida haya sido dada, serán de aplicación las condiciones de Carrera, estando prohibido dar asistencia, excepto para aparcar el kart en una Zona segura.

33.4 Salida Lanzada

33.4.1 Al final de la vuelta de formación, los pilotos se dirigirán hacia la línea de salida, a velocidad reducida y alineados en dos líneas de karts, de manera que lleguen totalmente en paralelo a la línea amarilla.

33.4.2 Cuando los karts se acerquen, las luces rojas estarán encendidas.

33.4.3 Ningún kart puede acelerar o adelantar antes de cruzar la línea amarilla y bajo ninguna circunstancia antes de que se hayan apagado las luces rojas. Asimismo, está prohibido cambiar de línea antes de haber cruzado la línea de salida y bajo ninguna circunstancia antes de que se hayan apagado las luces rojas.

33.4.4 Si el Director de Carrera considera correcta la formación, dará la salida apagando las luces rojas.

33.4.5 Si no considera correcta la formación, encenderá la luz ámbar o naranja, que significará que debe realizarse otra vuelta de formación.

33.5 Salida Parada

33.5.1 Al final de la vuelta de formación y a las ordenes de los Comisarios los pilotos tomaran sus posiciones y detendrán sus karts en la Parrilla de Salida. El Director de Carrera, su adjunto o el Director de Competición estarán en la línea de salida con una bandera roja.

33.5.2 Las luces estarán apagadas hasta que el último kart haya tomado su posición en la Parrilla.

33.5.3 Todo piloto que haga caso omiso de las indicaciones del Comisario para colocarse en la posición correcta de salida y se encuentre parado pero en posición avanzada o no centrada con relación a las marcas de la parrilla podrá ser penalizado.

33.5.4 Cuando todos los karts estén parados en la Parrilla, un Comisario mostrará una bandera verde al final de la Parrilla.

33.5.5 El Director de Carrera, su adjunto o el Director de Competición y el Comisario abandonaran la Pista al mismo tiempo y los pilotos quedarán a las órdenes del Director de Carrera.

33.5.6 El Director de Carrera o el Starter encenderá el semáforo rojo.

33.5.7 La Salida se considerará dada cuando se apaguen las luces rojas por el Director de Carrera durante los siguientes 4 a 6 segundos.

33.5.8 Si el Starter no esta satisfecho con el procedimiento, encenderá la luz ámbar o naranjas, lo cual significa que una vuelta de formación más será realizada.

33.5.9 Si un piloto no pudiera salir, se mantendrá en su kart y notificará su situación levantando los brazos.

33.5.10 Podrán nombrarse tantos jueces como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.

33.5.11 Todo participante que haya realizado una falsa salida será penalizado.

Artículo 34.- MANGAS CLASIFICATORIAS

34.1 Definición

34.1.1 Los tiempos realizados en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados servirán en caso de ser necesario para confeccionar las parrillas de salida de las Mangas Clasificatorias.

34.1.2 Las Mangas Clasificatorias se realizarán en función del número pilotos.

34.1.3 Si dado el elevado número de participantes, hubiese que realizar diferentes mangas clasificatorias, se aplicara lo dispuesto en el reglamento deportivo de Karting para el año en curso de la R.F.E. de A. para el desarrollo de las distintas mangas.

Artículo 35.- MANGAS DE REPESCA

35.1 Composición y Desarrollo

35.1.1 Si fuese necesario realizar mangas de repesca, se realizaran según lo dispuesto, para las mismas en el reglamento deportivo de Karting para el año en curso de la R.F.E. de A. para el desarrollo de las distintas mangas.

Artículo 36.- CARRERAS

36.1 Composición y Desarrollo

36.1.1 En cada meeting se realizaran dos Carreras, denominadas Carrera 1 y Carrera 2.

36.1.2 La parrilla de la Carrera 1 se establecerá de acuerdo a los resultados obtenidos en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, de no ser necesarias Mangas clasificatorias o mangas de repesca.

36.1.3 La Parrilla de la Carrera 2 se formará en función de los resultados de la Clasificación Provisional de la Carrera 1, firmada por el Director de Carrera

36.2 Detención definitiva de una Carrera

Si una Carrera se suspende según los casos previstos en el artículo 37, sin poder reiniciar la salida, no se atribuirá ningún punto en el Caso A (menos de 2 vueltas), se atribuirá la mitad de puntos en el caso B (más de 2 vueltas y menos del 75%) y la totalidad de puntos en el caso C (más del 75 %).

36.3 Interrupción y reanudación de Mangas de Carrera.

36.3.1 Interrupción

36.3.1.1 Cuando fuera necesario interrumpir las Mangas de Carrera a causa de obstrucción de la Pista por un accidente o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista.

36.3.1.2 En este caso, todos los karts deben reducir inmediatamente su velocidad y volver a la zona de preparrilla, área de reparación o a Parque de Llegada, siguiendo las instrucciones de los Comisarios. Considerando que:

- Esta prohibido adelantar.
- Algún punto de la pista puede estar parcial o totalmente obstruido.
- La clasificación será la de la vuelta anterior a aquella en la que se ha dado la señal de parada.

36.3.1.3 El procedimiento a seguir varía en función del número de vueltas completadas por el piloto clasificado en primera posición antes de dar la señal de parada.

38.3.2 Reanudación

La reanudación o nueva salida se realizará mediante los siguientes criterios:

Caso A

Menos de 2 vueltas realizadas.

- La salida original será considerada nula y no realizada.
- Una nueva salida será realizada cuando lo indique la Dirección de Carrera, debiendo informar a los equipos con un mínimo de 10 min. de antelación, volviendo a tener vigencia el procedimiento de Parque de Salida.
- La distancia será la misma que la original.
- La parrilla de salida será la misma que la original.
- Se admitirá a la nueva salida a todos los Pilotos presentes en el procedimiento de la salida original, con su kart original o con su kart de reserva (siempre y cuando el Reglamento de la categoría lo permita).
- Solo se permitirá trabajar en los karts en el Área de Reparación, y se permitirá la introducción de recambios (en el caso de chasis y motores, solo los verificados).
- Las plazas no ocupadas de la parrilla de salida, se mantendrán vacantes.

Caso B

Más de 2 vueltas han sido realizadas pero menos del 75% de la distancia prevista de la Manga, redondeando las vueltas a la unidad por exceso.

- La Manga se considerara dividida en dos partes.
- La clasificación provisional será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- Una nueva salida será realizada cuando lo indique la Dirección de Carrera, debiendo informar a los equipos con un mínimo de 10 minutos de antelación, volviendo a tener vigencia el procedimiento de Parque de Salida.
- La distancia de la segunda parte será inferior en una vuelta a la distancia original menos la primera parte.
- La parrilla de salida será determinada por la clasificación provisional de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- En Mangas de Repesca y Carreras solo los pilotos clasificados al final de la vuelta anterior a la que se paró la carrera, serán admitidos a la nueva salida. En las Mangas Clasificatorias serán admitidos todos los pilotos presentes en el procedimiento de salida original.
- No se autoriza la utilización del kart o motor de reserva.
- Se permitirá trabajar en los karts.

- La clasificación final de la Manga se realizará mediante la suma de los resultados de ambas partes.

Caso C

75% o más de la distancia de la Manga ha sido realizada, redondeando las vueltas por exceso.

- La Manga o Carrera se considerara como finalizada.

- La clasificación será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.

- Se otorgarán la totalidad de los puntos.

Artículo 37.- LLEGADA

37.1 La señal de final de Carrera se dará en la línea de llegada en el momento en que el primer vehículo haya recorrido toda la distancia de la Carrera.

37.2 Si la señal de fin de Carrera es dada, por cualquier razón distinta a las previstas en el Reglamento Particular, antes de que el vehículo de cabeza haya efectuado el número de vueltas previsto, se considerará que la Carrera ha finalizado cuando el vehículo de cabeza ha pasado la línea por última vez antes de que la señal haya sido dada.

37.3 Si la señal de fin de Carrera por cualquier razón es retrasada, la Carrera se considerará finalizada cuando estaba previsto.

37.4 Después de haber recibido la señal de fin de Carrera, todos los karts continuarán para una vuelta de desaceleración y todos los karts se dirigirán directamente al Parque Cerrado, sin pararse y sin ninguna ayuda, excepto la de los Comisarios si fuera necesario.

37.5 Todo kart clasificado que no pueda llegar al Parque Cerrado por sus propios medios, quedará bajo el exclusivo control de los Comisarios, que supervisarán el traslado del kart al Parque Cerrado.

37.6 Para que la llegada de un piloto sea considerada valida, este debe cruzar la línea de llegada sentado al volante de su kart en condiciones normales de funcionamiento.

Artículo 38.- PARQUE CERRADO

38.1 Únicamente los Comisarios Técnicos y los Comisarios autorizados tendrán acceso al Parque Cerrado.

38.2 Ninguna intervención podrá ser realizada sin la autorización expresa de los mismos.

38.3 Tan pronto como la bandera de llegada es mostrada (Final) las normas de Parque Cerrado entran en vigor desde el área comprendida entre la línea de meta y la entrada de Parque Cerrado.

38.4 El Parque Cerrado deberá ser suficientemente amplio y protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada tenga acceso al mismo.

38.5 Al finalizar los Entrenamientos cronometrados y después de cada Manga, los pilotos con su kart deberán dirigirse directa e inmediatamente al Parque Cerrado (excepto los kart designados por los Comisarios Deportivos para realizar el control de

pesaje, que deberán dirigirse a la Zona de control del mismo y una vez realizado el mismo pasar a Parque Cerrado).

38.6 Los karts no podrán ser retirados del Parque Cerrado hasta la apertura del mismo por los Comisarios Deportivos de la prueba.

38.7 La duración del Parque Cerrado quedará determinada por los Comisarios Deportivos en base al Artículo 42.

Artículo 39.- CLASIFICACIÓN

39.1 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)

39.2 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 meta.

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

39.4 Transcurrido el período de presentación de reclamaciones sin haberse presentado ninguna la clasificación pasará a ser definitiva, será firmada por los Comisarios Deportivos y se procederá a la apertura del Parque Cerrado. Si el Certamen prevé 2 pruebas por Meeting, la clasificación de la 1ª no será definitiva hasta –al menos- declararse definitiva la de la 2ª.

39.5 Si, por el contrario, transcurrido ese período de tiempo no pudiera firmarse la clasificación oficial, los Comisarios Deportivos emitirán una decisión que recoja, respecto a los vehículos que pudieran estar afectados, los motivos por los cuales está pendiente la precitada clasificación definitiva. Para el resto de los participantes se considerarán definitivos los elementos que han servido para establecer la clasificación.

39.6 En caso de haberse presentado una intención de Apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidoping, etc., la parte de la clasificación afectada mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso los Comisarios Deportivos firmarán la clasificación oficial, haciendo mención en la misma de qué parte está afectada y cual es el motivo de la provisionalidad.

Artículo 40.- DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS

40.1 Distribución de puntos en Carrera

40.1.1 En cada una de las carreras del meeting, se atribuirán puntos a todos los clasificados de la siguiente manera:

Primero	0
Segundo	2
Tercero	3 y así sucesivamente
No terminar la manga	2 puntos más que el último
Exclusión	5 puntos más que el último

El resultado final del meeting se obtendrá sumando los puntos de las dos carreras, será ganador el que menos puntos tenga.

En caso de empate desempatará el más rápido en la toma de tiempos oficial.

40.2 Distribución de puntos para el Campeonato

40.2.1 Para la clasificación final se tendrán en cuenta los resultados de todos los meeting puntuables menos uno. Se entenderá por un meeting, dos carreras. Podrán descontarse las dos carreras de menor puntuación aunque sean de distinto meeting.

40.2.2 Se atribuirán el 50% de los puntos de no haber al **menos cinco participantes en la línea de salida en las mangas de entrenamientos oficiales cronometrados..**

40.2.3 Una vez conocida la clasificación final de cada categoría en una carrera puntuable, se establecerá el siguiente baremo para el Campeonato de Asturias.

Primero	20 puntos
Segundo	17
Tercero	15
Cuarto	14 Así sucesivamente.

También obtendrán puntos los tres primeros clasificados en la tanda de entrenamientos oficiales cronometrados de la siguiente forma:

Primero	3 puntos
Segundo	2
Tercero	1

EQUIPOS:

En cada prueba se establecerá una clasificación particular para equipos, la distribución se efectuará de la siguiente manera:

1º	5 puntos
2º	4
3º	3
4º	2
5º	1

Artículo 41.- ENTREGA DE PREMIOS Y TROFEOS.

41.1 En cada carrera, se entregarán trofeos a los 3 primeros clasificados del meeting en cada categoría y el representante del primer equipo clasificado deberán participar en la ceremonia de entrega de premios en el podium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo.

41.2 Para la categoría Alevín y Cadete será preceptivo la entrega de un trofeo o un recuerdo conmemorativo de su participación a todos los pilotos participantes en el meeting.

Artículo 42.- RECLAMACIONES Y APELACIONES

Será de aplicación lo especificado en el Artículo 18 de las Prescripciones comunes FAPA.

Artículo 43.- CLASIFICACIONES

43.1 El título de piloto ganador de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de Asturias será concedido al que haya conseguido el mayor número de puntos.

43.3 En casos de empate entre pilotos, la regla de desempate será la siguiente:

1º) Según la calidad (1º-2º-3º etc) de los resultados obtenidos en las Carreras puntuables para el Certamen.

2º) Si persiste el empate, calidad de los puestos obtenidos (1º-2º-3º, etc) en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados realizados en las pruebas puntuables para el Certamen

Artículo 44.- RECOMPENSAS FINALES

Como recompensas finales del Campeonato se establecen:

Categoría Alevín:

1º Clasificado	Trofeo
2º “	Trofeo
3º “	Trofeo

Categoría Cadete

1º Clasificado	Trofeo
2º “	Trofeo
3º	Trofeo

Categorías KF3 – KF2 – KZ2 – 125 Automático

Por cada categoría:

1º Clasificado	Trofeo
2º “	Trofeo
3º “	Trofeo

Copa Alevín Honda

1º Clasificado	Trofeo
2º “	Trofeo
3º “	Trofeo

Copa X-30

1º Clasificado	Trofeo
2º “	Trofeo
3º “	Trofeo

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECIFICO ALEVIN COPA MOTOR HONDA

Art. 1.- PILOTOS ADMITIDOS

El Campeonato de Asturias *Alevin* (AL) esta reservada a deportistas provistos de licencia, "AL" con un mínimo de 7 años cumplidos antes de la prueba y un máximo de 11 años cumplidos en el año 2011 (Los pilotos que cumplan 12 años en el año 2011 no serán admitidos).

Art. 2.- DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los derechos de inscripción se atenderán a lo especificado en el Anexo 7 de las Prescripciones Comunes FAPA

Art. 3.- PRUEBAS PUNTUABLES

El Campeonato de Asturias "AL" se disputará en 14 carreras, a celebrar en siete meetings

Art. 4.- RESULTADOS A RETENER

Según el Artículo 40 del Reglamento Deportivo de Karting

Art. 5.- GASOLINA

La gasolina oficial de la prueba, será adquirida por el participante en el lugar determinado por el organizador y publicada en el reglamento particular de la prueba.

Art. 6.- NEUMATICOS.

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán los establecidos en el Artículo 23.10 del Reglamento Deportivo de karting.

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECIFICO CATEGORIA CADETE (CD)

Art. 1.- PILOTOS ADMITIDOS

El Campeonato de Asturias *Cadete* CD esta reservada a deportistas provistos de licencia "CD", y que durante la temporada cumplan 11,12 o 13 años. Los pilotos que cumplan 14 años durante 2011 no serán admitidos.

Art. 2.- DERECHOS DE INSCRIPCIÓN.

Los derechos de inscripción se atenderán a lo especificado en el Anexo 7 de las Prescripciones Comunes FAPA

Art. 3.- PRUEBAS PUNTUABLES

El Campeonato de Asturias CD se disputará en 14 carreras, a celebrar en siete Meetings

Art. 4.- RESULTADOS A RETENER

Según el Artículo 40 del Reglamento Deportivo de Karting

Art. 5.- GASOLINA

La gasolina oficial de la prueba, será adquirida por el participante en el lugar determinado por el organizador y publicada en el reglamento particular de la prueba.

Art. 6.- NEUMATICOS

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán los establecidos en el Artículo 23.10 del Reglamento Deportivo de karting.

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECIFICO CATEGORIA KF2 (INA)**Art. 1.- PILOTOS ADMITIDOS**

El Campeonato de Asturias *KF2*(INA) esta reservado a deportistas provistos de licencia Senior“INA”, ITC-Senior, ITB o “IT-A”, y que durante la temporada cumplan un minimo de 15 años.

Art. 2.- DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los derechos de inscripción se atenderán a lo especificado en el Anexo 7 de las Prescripciones Comunes FAPA

Art. 3.- PRUEBAS PUNTUABLES

El Campeonato de Asturias *KF2*(INA) se disputará en 14 carreras a celebrar en siete meetings

Art. 4.- RESULTADOS A RETENER

Según el Artículo 40 del Reglamento Deportivo de Karting

Art. 5.- GASOLINA

La gasolina oficial de la prueba, será adquirida por el participante en el lugar determinado por el organizador y publicada en el reglamento particular de la prueba.

Art. 6.- NEUMATICOS.

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán los establecidos en el Artículo 23.10 del Reglamento Deportivo de karting

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECIFICO CATEGORIA KF3 (JR)**Art. 1.- PILOTOS ADMITIDOS**

El Campeonato de Asturias *KF3*(JR) esta reservado a deportistas provistos de licencia “JR” o “IT-C”, y que durante la temporada cumplan 13, 14 o 15 años.

Art. 2.- DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los derechos de inscripción se atenderán a lo especificado en el Anexo 7 de las Prescripciones Comunes FAPA

Art. 3.- PRUEBAS PUNTUABLES

El Campeonato de Asturias *KF3*(JR) se disputará en 14 carreras a celebrar en siete meetings

Art. 4.- RESULTADOS A RETENER

Según el Artículo 40 del Reglamento Deportivo de Karting

Art. 5.- GASOLINA

La gasolina oficial de la prueba, será adquirida por el participante en el lugar determinado por el organizador y publicada en el reglamento particular de la prueba.

Art. 6.- NEUMATICOS.

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán los establecidos en el Artículo 23.10 del Reglamento Deportivo de karting

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECIFICO CATEGORIA KZ2

Art. 1.- PILOTOS ADMITIDOS

Campeonato de Asturias *KZ2* esta reservado a deportistas provistos de licencia Senior, "ITC", "ITB" o "ITA" y que durante la temporada cumplan un mínimo de 15 años.

Art. 2.- DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Los derechos de inscripción se atenderán a lo especificado en el Anexo 7 de las Prescripciones Comunes FAPA

Art. 3.- PRUEBAS PUNTUABLES

El Campeonato de Asturias *KZ2* se disputará en 14 carreras, a celebrar en siete meetings

Art. 4.- RESULTADOS A RETENER

Según el Artículo 40 del Reglamento Deportivo de Karting

Art. 5.- GASOLINA

La gasolina oficial de la prueba, será adquirida por el participante en el lugar determinado por el organizador y publicada en el reglamento particular de la prueba.

Art. 6.- NEUMATICOS

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán los establecidos en el Artículo 23.10 del Reglamento Deportivo de karting

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECIFICO CATEGORIA 125 Automatico

Art. 1.- PILOTOS ADMITIDOS

El Campeonato de Asturias *125 Automatico* está reservado a deportistas provistos de licencia JR y SR.

Art. 2.- DERECHOS DE INSCRIPCIÓN.

Los derechos de inscripción se atenderán a lo especificado en el Anexo 7 de las Prescripciones Comunes FAPA

Art. 3.- PRUEBAS PUNTUABLES

El Campeonato de Asturias *125 Automatico* se disputará en 14 carreras, a celebrar en siete meeting

Art. 4.- RESULTADOS A RETENER

Según Artículo 40 del Reglamento general de Karting

Art.6.- MOTOR

Será de una cilindrada máxima de 125 cc., monocilíndrico, refrigerado por agua, sin cambio de marchas, embrague centrífugo y puesta en marcha.

Art.7.- CHASIS

Homologado por la CIK o RFEDA.

Art.8.- PESO

Mínimo 165 Kg. en orden de marcha.

Art.9.- NEUMATICOS

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán los establecidos en el Artículo 23.10 del Reglamento Deportivo de karting

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECIFICO COPA X-30**Art. 1.- PILOTOS ADMITIDOS**

La Copa de Asturias X-30 está reservada a deportistas provistos de licencia JR, SR, ITC, ITB o ITA

Art. 2.- DERECHOS DE INSCRIPCIÓN.

Los derechos de inscripción se atenderán a lo especificado en el Anexo 7 de las Prescripciones Comunes FAPA

Art. 3.- PRUEBAS PUNTUABLES

La Copa X-30 se disputará en 14 carreras, a celebrar en siete meeting

Art. 4.- RESULTADOS A RETENER

Según Artículo 40 del Reglamento general de Karting

Art. 5.- GASOLINA

La gasolina oficial de la prueba, será adquirida por el participante en el lugar determinado por el organizador y publicada en el reglamento particular de la prueba.

Art.6.- MOTOR

Según especificaciones contempladas en el Art. 3 del Reglamento Técnico X-30

Art.7.- CHASIS

Según especificaciones contempladas en el Art.1 del Reglamento Técnico X-30

Art.8.- PESO

Mínimo 165 Kg. en orden de marcha.

Art.8.- NEUMATICOS

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán los establecidos en el Artículo 23.10 del Reglamento Deportivo de karting

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECIFICO ALEVIN MOTOR PUMA

Art. 1.- PILOTOS ADMITIDOS

El Campeonato de Asturias *Alevin* (AL) motor Puma esta reservada a deportistas provistos de licencia, "AL" con un mínimo de 7 años cumplidos antes de la prueba y un máximo de 11 años cumplidos en el año 2011 (Los pilotos que cumplan 12 años en el año 2011 no serán admitidos).

Art. 2.- DERECHOS DE INSCRIPCIÓN.

Los derechos de inscripción se atenderán a lo especificado en el Anexo 7 de las Prescripciones Comunes FAPA

Art. 3.- PRUEBAS PUNTUABLES

El Campeonato de Asturias *Alevin motor Puma* se disputará en 14 carreras, a celebrar en siete meeting

Art. 4.- RESULTADOS A RETENER

Según Artículo 40 del Reglamento general de Karting

Art. 5.- GASOLINA

La gasolina oficial de la prueba, será adquirida por el participante en el lugar determinado por el organizador y publicada en el reglamento particular de la prueba.

Art.6.- MOTOR

Según especificaciones contempladas en el Art. 1 del Reglamento Técnico específico Parrilla Puma 64 cc.

Art.7.- CHASIS

Homologados por la CIK o por la RFEDA respetando las siguientes normas:

- a) Distancia entre ejes : 900 o 950 mm
- b) Ancho de vía: 1240 mm.
- c) 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.

Se autoriza la utilización de excéntricas en las manguetas para modificar ángulos

Art. 8.- FRENO

Mecánico o hidráulico, con disco sólido o taladrado no refrigerado y magnético, operativo en el eje trasero de 25 mm de diámetro no hueco, el ancho máximo de la vía trasera es de 1240 mm

Art. 9.- LLANTAS

De aluminio .El ancho de la llanta con el neumático montado deberá de ser:

Delanteras 105 a 115 mm.

Traseras 145 mm +/-5

Art.10.- PESO

Mínimo 108 Kg. en orden de marcha.

Art.11.- NEUMATICOS

Los neumáticos oficiales y únicos autorizados, serán los establecidos en el Artículo 23.10 del Reglamento Deportivo de karting

CAMPEONATO DE ASTURIAS DE KARTING**REGLAMENTO TECNICO GENERAL**

El presente Reglamento Técnico será de obligado cumplimiento en todos los Campeonatos, de ASTURIAS de Karting, así como en todas las pruebas estatales de la categoría y/o modalidad correspondiente.

Art. 1.- DEFINICIONES**1.1. Definición de un Kart**

Un kart es un vehículo terrestre monoplace sin techo o cockpit, sin suspensiones y con o sin elementos de carrocería, con 4 ruedas no alineadas que están en contacto con el suelo, las dos delanteras ejerciendo el control de dirección y las dos traseras conectadas por un eje de una pieza, transmiten la potencia.

Sus partes principales son: El chasis (comprendida la carrocería) los neumáticos y el motor.

1.2. Adquisición de datos

Todo sistema con memoria o no instalado en el kart, que permite al piloto, durante o después de la carrera, adquirir, leer, registrar, informar, transmitir, toda la información.

1.3. Telemetría

Transmisión de datos entre un kart en movimiento y una entidad exterior.

1.4. Partes mecánicas

Todas las necesarias para la propulsión, la dirección y el frenado, así como todo accesorio, móvil o no necesario para su funcionamiento normal.

1.5. Pieza de origen o de serie

Toda pieza habiendo seguido todas las fases de fabricación previstas efectuadas por el constructor del material considerado que es montada en el kart en su origen.

1.6. Composite

Material formado por varios compuestos distintos, cuya asociación confiere al conjunto propiedades que cualquiera de los compuestos no posee por separado.

1.7. Máximo

El valor más grande alcanzado por una cantidad variable; límite superior.

1.8. Mínimo

El valor más pequeño alcanzado por una cantidad variable; límite inferior.

1.9. Chasis

Estructura del conjunto del kart que ensambla las partes mecánicas y la carrocería, comprendida cualquier pieza solidaria de dicha estructura.

1.10. Chasis cuadro

Parte principal soporte monobloque del chasis soportando las piezas principales y auxiliares. (dibujo técnico nº 1 en Anexos).

1.11. Motor

Por motor se entiende el conjunto motopropulsor del vehículo en estado de marcha, comprendiendo un bloque de cilindros, carters, eventualmente caja de velocidades, un sistema de encendido, uno o varios carburadores (no sistema de inyección) y un tubo de escape (silencioso).

1.12. Cilindrada

Volumen V engendrado en el cilindro del motor, al desplazarse el pistón en su ascenso o descenso.

Este volumen expresado en cm³ considerando el nº "pi" de valor 3,1416.

$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$; siendo d = diámetro del cilindro.

I = carrera del pistón.

N = nº de cilindros.

1.13. Canalizaciones y conductos

Las canalizaciones y conductos, son elementos cilíndricos o cilindro-cónicos que permiten el paso del gas, sea cualquiera su longitud o su posición.

Número de canalizaciones o conductos: el número de canalizaciones o conductos, es la mayor cantidad de elementos cilíndricos o cilindro-cónicos que transmiten el gas del cárter de precomprensión a la parte superior del pistón, así como los que transmiten el gas del cilindro a las lumbreras de admisión o de escape al exterior del cilindro.

1.14. Lumbreras de admisión o de escape

Una lumbrera está formada por la intersección de la periferia del cilindro y del conducto de admisión o de escape. Esta lumbrera, se abre o se cierra por el paso del pistón.

1.15. "Power Valve"

Se entiende por este sistema, cualquiera que de forma manual o electrónica, eléctrica, hidráulica, o por otro medio, puede variar los momentos de apertura y/o cierre de las lumbreras de extracción del gas de escape, en el punto que sea entre el pistón y la salida del escape a la atmósfera mientras el motor está en funcionamiento.

1.16. Radiador

Es un intercambiador específico especial que permite refrigerar un líquido mediante el aire; intercambiador líquido/aire.

1.17. Depósito de combustible

Es todo continente de una capacidad de combustible susceptible de fluir hacia el motor.

1.18. Rueda

Está definida por la llanta con el neumático, que sirve para la dirección y/o propulsión del Kart.

Art. 2.- PRESCRIPCIONES GENERALES

2.1. Categorías

Los Karts son repartidos en categorías.

Las especificaciones propias de cada categoría se indicarán en los reglamentos específicos de dichas categorías.

2.2. General

2.2.1. Aplicación de las Prescripciones Generales

Estas Prescripciones Generales se aplicarán a todas las categorías en aquellas pruebas en las que no estén sujetas a reglamentación específica.

2.2.2. Es deber de los concursantes probar ante los Comisarios Técnicos y los Comisarios Deportivos la conformidad total de su kart con los reglamentos en todo momento de la prueba. Los concursantes deben asegurar que sus karts cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración del meeting.

2.2.3. Modificaciones

Cualquier modificación está prohibida si no está explícitamente autorizada por algún artículo del presente reglamento o por razones de seguridad a criterio de los CC.DD. de la prueba.

Se entiende por modificación cualquier operación tendente a cambiar el aspecto inicial, las dimensiones, los planos o fotografías de una parte original homologada.

2.2.4. Añadido de partes o materiales

Cualquier añadido o fijación de materiales o partes está prohibida si no está expresamente autorizado por un artículo del presente reglamento o por razones de seguridad a criterio de los CC.DD. de la prueba. El material retirado no podrá ser utilizado de nuevo. La reconstrucción de la geometría del chasis después de un accidente, está permitida mediante la adición de los materiales necesarios para su reparación (metal adicional para soldadura, etc.); Otras partes que hayan sido dañadas, no podrán ser reparadas por adición o fijación de materiales, a no ser que un artículo del presente Reglamento lo autorice expresamente.

2.3. Kart

2.3.1. Requerimientos generales

2.3.1.1. Un kart está compuesto por un chasis-cuadro (con o sin carrocería) los neumáticos y el motor. Deberá cumplir las siguientes condiciones generales:

2.3.1.2. Posición de conducción: en el asiento, los pies hacia el frente.

2.3.1.3. Número de ruedas: 4

2.3.1.4. Equipamiento: el uso de titanio en el chasis está prohibido

2.4. CHASIS

2.4.1. Descripción de las partes y equipamiento

Está compuesto por:

- a.) chasis-cuadro
- b.) principales partes del chasis
- c.) Partes auxiliares del chasis: con el fin de hacer más sólido el kart, tubos especiales y perfiles (partes auxiliares). Sin embargo, no deberán representar un riesgo para la seguridad del piloto y del resto de participantes.

2.4.2. Modificaciones e identificación

Cualquier modificación del chasis homologado está permitida excepto lo concerniente a:

- Indicaciones de la Ficha de homologación
- Indicaciones mencionadas en el Reglamento técnico.

2.4.3. Chasis-cuadro

2.4.3.1. Función

- Constituye por encima el principal elemento de soporte del vehículo.
- Sirve como conexión rígida de las principales partes correspondientes del chasis y de la incorporación de partes auxiliares.
- Dota al kart de la necesaria rigidez para las posibles fuerzas que se producen cuando está en movimiento.

2.4.3.2. Descripción

El chasis-cuadro es la parte central y de sujeción del conjunto del kart. Deberá ser lo suficientemente resistente para absorber las cargas producidas cuando el kart está en movimiento.

2.4.3.3. Requisitos

- Construcción de acero tubular magnetizado de sección cilíndrica. Una pieza con partes soldadas no podrá ser desmontada.
- Sin conexiones (móvil en 1, 2 o 3 ejes).
- La flexibilidad del chasis-cuadro corresponde con los límites de elasticidad de la construcción tubular.

2.4.4. Material

Acero estructural magnetizado o aleación de acero estructural.

2.5. Partes principales del chasis

2.5.1. Función

Transmisión de las fuerzas de la pista al chasis-cuadro solo mediante los neumáticos

2.5.2. Descripción (Dibujo técnico No. 1)

Todas las partes que transmiten las fuerzas de la pista al chasis –cuadro sólo mediante los neumáticos:

- llantas con soporte
- eje trasero
- porta mangueta
- pivotes
- soportes de eje trasero y delantero

Si existen

- partes de conexión delante- detrás

2.5.3. Requisitos

Todas las partes principales del chasis deben estar sólidamente conexionadas entre sí al chasis-tubular.

Es obligatoria una construcción rígida, sin articulaciones (móvil en 1, 2 o 3 ejes).

Las conexiones articuladas están permitidas solo para los soportes convencionales del porta mangueta y pivote de dirección.

Cualquier otro instrumento con función de articulación en 1, 2 o 3 ejes está prohibido.

Cualquier dispositivo hidráulico o neumático de absorción de oscilaciones está prohibido.

2.5.4. Requerimientos Eje Trasero

Podrá tener un diámetro exterior máximo de 50 mm y un espesor mínimo en todos los puntos de 1,9 mm (excepto en los chaveteros). Así mismo el espesor mínimo vendrá dado en función del diámetro exterior según la siguiente relación:

DIAMETRO	ESPESOR	DIAMETRO	ESPESOR
50	1,9	37	3,4
49	2,0	36	3,6
48	2,0	35	3,8

47	2,1	34	4,0
46	2,2	33	4,2
45	2,3	32	4,4
44	2,4	31	4,7
43	2,5	30	4,9
42	2,6	29	5,2
41	2,8	28	Macizo
40	2,9	27	Macizo
39	3,1	26	Macizo
38	3,2	25	Macizo

2.5.5. Plano del chasis tubular y de las partes principales del chasis: Dibujo técnico No. 1 anexo.

2.6. Partes auxiliares del chasis

2.6.1. Función

Todos los elementos que contribuyen al correcto funcionamiento del kart, y como dispositivos facultativos, sujetos a su ser en conformidad con la Reglamentación a excepción de las partes principales del chasis.

Las partes auxiliares no pueden tener la función de transmitir fuerzas desde la pista hacia el chasis-tubular.

2.6.2. Descripción

- Fijación de los frenos, motor, escape, volante, asiento, pedales, paragolpes y silencioso de admisión

- lastre

- todos los dispositivos y conexiones

- todas las placas y todos los soportes

- otros puntos de fijación – secciones y tubos de refuerzo

- frenos y discos de freno,

- etc.

2.6.3. Requisitos

Las partes auxiliares deben estar sólidamente fijadas, las conexiones flexibles están permitidas.

Todos los elementos que contribuyen al normal funcionamiento del kart, deben estar conformes con el Presente Reglamento.

Estas partes deben estar montadas de tal forma que no puedan desprenderse del kart cuando este está en movimiento.

2.7. Dimensiones y peso

2.7.1. Especificaciones técnicas

Dimensiones y especificaciones:

Distancia entre los ejes: Mínimo 101 cm.

Máximo. 107 cm.

Vía: Como mínimo 2/3 de la distancia utilizada entre los ejes.

Largo total máximo 182 cm., sin carenado frontal y/o trasero.

Ancho total: 140 cm. máximo, salvo en ICA-J: 136 cm máximo

Alto total: 65 cm. máximo desde el suelo, asiento excluido.

Ningún elemento debe sobrepasar el cuadrilátero formado por el carenado trasero y delantero y las ruedas.

Ver reglamento específico de cada categoría.

2.7.2. Pesos

Los pesos que se indican en cada categoría son mínimos absolutos que deben poder ser controlados en todo momento durante la competición, estando el piloto equipado normalmente para la carrera (casco, guantes, botas y mono).

Ninguna sustancia, sólida, líquida o gaseosa de ninguna naturaleza podrá ser añadida o retirada del kart antes del procedimiento de pesaje.

Toda infracción constatada en un control aleatorio durante o después de la prueba, llevará obligatoriamente a la exclusión del participante en la manga respectiva o en los entrenamientos cronometrados.

2.7.3. Lastres

Está permitido ajustar el peso del kart por medio de uno o varios lastres con la condición de que sean bloques sólidos fijados sobre el chasis o en el asiento, por medio de uno o más tornillos de diámetro mínimo de 6 mm.

2.7.4. Paragolpes

Son protecciones obligatorias delanteras, traseras y laterales. Estos parachoques deben ser de acero magnético. Deben estar homologados junto con las carrocerías.

2.7.4.1. Paragolpes delantero

- * El paragolpes delantero debe consistir en al menos dos elementos de acero.
- * Una barra superior de acero con un diámetro mínimo de 16 mm y una barra inferior de acero con un diámetro mínimo de 20 mm estando conectadas entre sí.
- * Estos dos elementos deben ser independientes del anclaje de los pedales.
- * El paragolpes delantero debe permitir el anclaje del carenado frontal obligatorio.
- * Deberá estar fijado al chasis-cuadro en 4 puntos.
- * Voladizo: 350 mm mínimo.
- * Anchura de la barra inferior: recta y de 300 mm como mínimo en relación con el eje longitudinal del kart.
- * Las fijaciones de la barra inferior deberán ser paralelas (en ambos planos vertical y horizontal) al eje del chasis y permitir el acoplamiento (sistema de anclaje al chasis-cuadro) de 50 mm de los paragolpes; deberán estar separados a 450 mm y centrados en relación con el eje longitudinal del kart a una altura de 90 +/- 20 mm desde el suelo.
- * Anchura de la barra superior: recta y de 400 mm en relación con el eje longitudinal del kart.
- * Altura de la barra superior: 200 mm y 250 mm máximo desde el suelo.
- * Las fijaciones de la barra superior deberán estar a 550 mm separadas y centradas en relación con el eje longitudinal del kart.

2.7.4.2. Paragolpes trasero

- * Compuesto como un mínimo de una barra anti-bloqueo con un diámetro mínimo de 16 mm y una barra superior con un diámetro mínimo de 16 mm. El conjunto deberá estar fijado al marco en al menos 2 puntos (si es posible mediante un sistema flexible) a los dos tubos principales del chasis.
- * Altura: como máximo el plano hacia lo alto de las ruedas delanteras y traseras; como mínimo 200 mm desde el suelo desde la barra superior y 80 mm +/- 20 mm desde el suelo para la barra anti-bloqueo,
- * Anchura mínima: 600 mm.
- * Voladizo trasero: 400 mm máximo

2.7.4.3. Paragolpes laterales

- * Deben estar compuestos de unas barras superior e inferior.
- * Deben permitir la fijación de los pontones laterales obligatorios.
- * Deben tener un diámetro de 20 mm.
- * Deben estar fijados al chasis-cuadro en dos puntos.
- * Deben ser paralelas al suelo y perpendiculares al eje del chasis, permitir el acoplamiento (sistema de anclaje al chasis-cuadro) de 50 mm de los paragolpes; deberán estar separados de 500 mm .
- * Longitud mínima de las barras:
 - 400 mm para la barra inferior
 - 300 mm para la barra superior
- * Altura de la barra superior: mínimo 160 mm desde el suelo.
- * Su anchura externa en relación con el eje longitudinal del kart debe ser:
 - 500 +/- 20 mm para la barra inferior
 - 500 +100/-20 mm para la barra superior.

2.7.4.4. Bandeja

Debe existir una bandeja en material rígido, desde el travesaño central del cuadro, hasta el frente del vehículo.

Debe estar bordeado lateralmente por un tubo, o un reborde, impidiendo que los pies del conductor resbalen fuera de la plataforma.

En caso de estar calado, los orificios no deben tener un diámetro superior a 1 cm. Y deberán estar distantes entre sí, como mínimo 4 veces su diámetro.

2.8. Carrocería

2.8.1. Definición

La carrocería esta compuesta de todas las partes del kart que están en contacto con el aire, a excepción de las partes mecánicas definidas en el Art. 2.3, el depósito de combustible, y los portanúmeros.

La carrocería deberá estar impecablemente terminada y no presentar ningún carácter provisional y sin ningún ángulo vivo. El radio mínimo para cualquier ángulo o arista será 5 mm.

2.8.2. Carrocería

Deberá estar compuesto de dos pontones laterales, un carenado un panel frontal, y facultativamente de un carenado trasero (Ver dibujo técnico No 2 B)

La carrocería deberá estar homologada por la CIK-FIA.

Ningún elemento de la carrocería podrá ser usado como depósito de combustible o para la fijación del lastre.

No se permite el corte de ningún elemento de la carrocería.

2.8.3. Materiales

No metálicos; fibra de carbono, Kevlar y fibra de vidrio están prohibidos. Si se usa plástico, no debe ser posible astillarlo y no deberá tener ningún ángulo vivo como consecuencia de una rotura.

2.8.4. Pontones laterales

- No puede estar en ningún momento situado por encima del plano que pasa por la parte alta de los neumáticos delanteros y traseros ni por el exterior de un plano que pase por el exterior de las ruedas delantera y trasera (las ruedas rectas) en caso de carrera mojada, los pontones laterales no podrán estar situados más allá del plano que pasa por el borde exterior de las ruedas traseras.

- Tampoco se pueden encontrar más de 40 mm por detrás del plano vertical que pasa por los dos bordes exteriores de las ruedas (las ruedas rectas).

- Deben tener una distancia al suelo de 25 mm mínima y de 60 mm máxima.

- La superficie de los pontones laterales debe ser uniforme y lisa no debe llevar consigo agujeros o decapados más que los necesarios a su fijación.

- Distancia entre la parte delantera de los pontones laterales y las ruedas delanteras: 150 mm máximo.

- Distancia entre la parte trasera de los pontones laterales y las ruedas traseras: 60 mm máximo.

- Ninguna parte de los pontones laterales, podrá cubrir ninguna parte del piloto sentado en posición normal de conducción.

- Los pontones laterales no se podrán superponer al chasis-cuadro visto por debajo.

- Debe tener en su cara exterior una superficie vertical de 100 mm de alto como mínimo y de 400 mm de longitud como mínimo situada inmediatamente encima de la distancia al suelo.

- No debe poder acumular agua, arena, o cualquier otra sustancia.

- Debe estar fijada sólidamente a los paragolpes laterales.

- Debe tener prevista sobre la superficie vertical trasera de las ruedas un emplazamiento para los números de competición.

2.8.5. Carenado delantero

- En ningún momento debe estar situado por encima del plano que pasa por la parte alta de la rueda delantera.

- No debe tener aristas vivas.

- Tiene que tener una anchura mínima de 1.000 mm y como máximo la anchura exterior del tren delantero.

- La distancia máxima entre las ruedas delanteras y la parte trasera del carenado: 150 mm.

- Voladizo delantero: 650 mm.

- El carenado debe tener en su cara delantera una superficie vertical de 80 mm de altura como mínimo y de 350 mm de longitud como mínimo situado inmediatamente por encima de la distancia al suelo.

- No debe poder acumular agua, arena, o cualquier otra sustancia.

2.8.6. Panel frontal

- No debe estar situado por encima del plano horizontal que pasa por la parte alta del volante.

- Debe dejar un espacio de por lo menos 50 mm entre el volante y el propio panel y no extenderse más allá del carenado delantero.

- No debe interferir el funcionamiento normal de los pedales ni cubrir cualquier parte de los pies en la posición normal de conducción.

- Su anchura debe ser 250 mm mínimo y 300 mm máximo.

- Debe estar fijado sólidamente en base a la parte delantera del chasis-cuadro directa o indirectamente.
Por arriba debe estar sólidamente fijado al soporte de la columna de dirección por una o varias barras independientes.
- Debe estar previsto sobre este panel frontal un emplazamiento para los números de competición.

2.8.7.- Protecciones traseras

- Para todas las categorías es obligatoria la instalación de una protección trasera de las ruedas posteriores, homologado por CiK/FIA y/o por la RFEDA.
- No se permite modificar el chasis para encajar la protección trasera (la modificación del chasis solo se permite al Fabricante del chasis, dentro del cumplimiento de la ficha de homologación y posibles extensiones).
- El diseño y funcionamiento de la protección trasera debe ser aprobado por el Grupo de trabajo de la CIK FIA y/o por la RFEDA.
- La protección trasera debe estar fabricada en plástico expandido de una sola pieza y no presentar ningún peligro. Asimismo, la estructura debe ser de plástico moldeado sin relleno de espuma, y su espesor debe ser constante para proporcionar una resistencia uniforme.
- Nunca podrá estar situado bajo ninguna circunstancia en un plano por encima de las ruedas traseras.
- La superficie debe ser uniforme y suave; no debe incluir agujeros o cortes que aquellos necesarios para su anclaje y/o presentes en la homologación.
- El espacio entre la parte frontal de la protección trasera y superficie de las ruedas traseras debe estar comprendido entre: 15 mm mínimo y 50 mm máximo.
- Anchura mínima: 1.340 mm
- Anchura máxima: la de ancho total, en cualquier momento y circunstancia.
- Altura al suelo: 25 mm mínimo; 60 mm en un mínimo de 3 espacios con un ancho de 200 mm como mínimo, situado en la extensión de las ruedas traseras y en el eje central del chasis.
- Debe tener una altura mínima de 200 mm por encima del suelo y tener atrás una superficie vertical (+0°/-5°) con una altura mínima de 100 mm inmediatamente sobre la altura al suelo, medida en un mínimo de 3 espacios de 200 mm como mínimo, situado en la extensión de las ruedas traseras y el eje central del chasis (de acuerdo con el dibujo técnico nº 2 c).
- Voladizo trasero: 400 mm máximo.
- La unidad debe estar anclada en el marco en al menos dos puntos por soportes homologados con la protección y en plástico, aluminio o acero (de preferencia por sistema absorbedor) en los dos tubos principales del chasis, o en el parachoques (barra superior y la barra anti-interlocking Art. 2 punto 5.2) y debe ser posible instalarlo en cualquier chasis homologado (respecto a las dimensiones F homologadas que pueden variar de 620 a 700 mm)
- Si se monta un carenado trasero con las dimensiones físicas del paragolpes trasero, el montaje de la barra anti-locking y de la barra superior es opcional.

2.9. Transmisión

Deberá siempre efectuarse sobre las ruedas traseras, el método es libre, pero todo tipo de diferencial está prohibido, ya sea por el eje, el cubo de la rueda o por cualquier otro medio.

Dispositivo libre bajo reserva de no comportar diferencial.

Todo dispositivo de lubricación de la cadena está prohibido, salvo que se trate de un sistema aprobado por la CIK.

2.10. Cubrecadenas

Es obligatorio y deberá recubrir eficazmente el piñón y la corona hasta la altura del eje de la corona. Además, deberá contar obligatoriamente con una protección lateral eficaz.

2.11. Suspensión

Todo dispositivo de suspensión, elástico o articulado está prohibido.

Elementos de suspensión mecánicos, hidráulicos o neumáticos están prohibidos en todo el kart.

2.12. Frenos

Los frenos deben estar homologados por CIK-FIA.

Podrán ser hidráulicos. El control de freno (la unión entre el pedal y la(s) bomba(s)) deberá ser doblado (si se usa un cable, deberá tener un diámetro mínimo de 1.8 mm y ser bloqueado con un aprieta cable de tipo arandela).

Para las categorías sin caja de cambio, deberán funcionar en al menos ambas ruedas trasera simultáneamente.

Los discos de carbono están prohibidos.

Para la categoría KF-3 (ICA-Junior), está prohibido cualquier sistema de frenado en las ruedas delanteras.

Los frenos delanteros operados manualmente están reservados para categorías sin caja de cambios.

Para las categorías con caja de cambios, deben actuar en las 4 ruedas, con sistemas que operen independientemente en los dos ejes.

En caso de fallo en uno de los trenes, el sistema debe garantizar que el otro sigue frenando.

Los sistemas de freno operados por cable están prohibidos, y se recomienda la utilización de una luz trasera.

2.13. Dirección

Debe estar accionada por un volante de sección circular. Con un perímetro continuo. Por razones de seguridad el volante no debe presentar ninguna parte angular.

Todo dispositivo montado en el volante no deberá sobrepasar en más de 20 mm el plano que pasa por encima del volante y no debe presentar aristas vivas. Se prohíbe todo mando flexible por cable o cadena.

Todos los elementos de la dirección deben comportar un sistema de fijación ofreciendo toda seguridad (tuercas abulonadas, remachadas o autoblocantes).

La columna de dirección debe tener un diámetro mínimo de 18 mm y un espesor mínimo de 1.8 mm.

Debe estar montada con un sistema de clip de seguridad para la tuerca de sujeción del rodamiento inferior

2.14. Asiento

El asiento debe estar concebido de manera tal que el piloto esté eficazmente encajado, a fin de evitar deslizamientos delanteros o laterales en curvas o al frenar.

Además, todos los asientos deberían contar con un refuerzo de, nylon, acero o aluminio laminado en su punto de fijación a los soportes superiores de los asientos, entre soporte y asiento.

Estos refuerzos deben tener un grosor mínimo de 1,5 Mm. y una superficie mínima de 13 cm. cuadrados o un mínimo de 40 Mm. de diámetro.

Todos los soportes deben estar atornillados o soldados en cada extremo y si no son usados, deberán ser retirados del chasis y del asiento.

2.15. Pedales

Los pedales, cualquiera que sea su posición, no deberán nunca sobrepasar el chasis, paragolpes incluido, y deberán situarse delante de la bomba.

2.16. Acelerador

El acelerador debe ser accionado por pedal, debiendo tener un muelle de retroceso.

La conexión entre el pedal y el carburador será obligatoriamente mecánica.

2.17. Ruedas y neumáticos

Las ruedas deben estar equipadas de neumáticos (con o sin cámara de aire).

El número de ruedas se establece en 4, así como el número de neumáticos.

Sólo los neumáticos pueden entrar en contacto con el suelo cuando el piloto esté a bordo.

Por tren de neumáticos se entiende, dos neumáticos delanteros y dos neumáticos traseros.

Toda otra combinación está prohibida.

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

La fijación de las ruedas debe comportar un sistema de seguridad (tuercas abulonadas o autoblocantes).

2.17.1. Llantas

El diámetro de la llanta debe ser como máximo de 5" en todas las categorías,

La utilización de llantas según el Reglamento CIK es obligatorio

No está permitida la utilización de separadores o inserciones entre el neumático y el borde de apoyo de la llanta.

2.17.2. Neumáticos

Los neumáticos del grupo 2 (clases Inter. A, C y Júnior) serán objeto de una homologación de acuerdo con el artículo vigente de este reglamento.

Para todas las categorías, el calentamiento o enfriamiento de los neumáticos no será autorizado así como el recauchutado de los mismos.

La utilización de productos químicos para el tratamiento de los neumáticos está prohibida.

Si en uno de estos homologados se efectúan recortes, separaciones o adiciones de diferentes huellas en los neumáticos no serán considerados ya homologados.

Los neumáticos de tipo radial y asimétrico están prohibidos en todas las categorías.

Sin embargo, la simetría entre el lado derecho e izquierdo de la huella podrá ser desplazada en relación con la parte central del neumático.

Toda infracción constatada en un control aleatorio durante o después de una manga clasificatoria, entrenamientos clasificatorios o carrera conllevará obligatoriamente la exclusión del piloto en dicha manga clasificatoria, entrenamientos clasificatorios o carrera.

Neumáticos de 5."

El diámetro máximo exterior del neumático delantero será de 280 Mm. y el trasero de 300 mm.

Para todos los neumáticos, el ancho máximo de una rueda trasera completa y montada (llanta y neumático) es de 215 mm. y el de la delantera, 135 mm., excepto indicación contraria en los reglamentos técnicos específicos.

Estas dimensiones son máximos absolutos que deben poder ser controlados en todo momento de la competición.

Neumáticos de 6"

Los neumáticos de kart del grupo 2, deben estar homologados.

Solo los neumáticos homologados marcados CIK/SK-ICE son autorizados para estas categorías.

La anchura máxima de la llanta es 250 Mm., y el máximo diámetro exterior es 350 mm.

2.18. Retenedores de neumático

Sobre las ruedas delanteras y traseras es obligatorio el montaje de algún sistema de retención formado por un mínimo de 3 fijaciones situadas en la parte exterior de la llanta. Salvo indicación contraria en los reglamentos específicos de la categoría.

2.19. Motor

El motor debe ser del tipo 2 tiempos sin compresor exterior, o cualquier sistema de sobrealimentación.

Los motores deben estar homologados y ser objeto de una ficha descriptiva llamada ficha de homologación.

Todo sistema de inyección está prohibido. La pulverización de productos distintos del carburante está prohibida.

El motor no deberá tener compresor ni sistema alguno de sobre alimentación.

2.19.1. Cilindros

Para todos los motores de 100 cc el cilindro o camisa, debe ser de fundición sin ningún tratamiento superficial (cromado, nickasil,...)

Para los motores no encamisados es posible reparar los cilindros por aporte de material, pero no de piezas.

Culata: está autorizada la reparación del emplazamiento de la bujía por un helicoil.

2.19.2. Refrigeración por agua

Limitada al cilindro, a la culata y a un solo radiador para los motores de 100 cc, y limitado a una sola bomba y un solo circuito sin cualquier otra combinación posible.

Para todas las categorías utilizando la refrigeración por agua, los radiadores deben situarse por encima del chasis-cuadro a una altura máxima de 50 cm en relación al suelo, a una distancia máxima de 55 cm por delante del eje de las ruedas traseras interferir con el asiento. Todas las tuberías deben ser de un material concebido para resistir una temperatura de 150 °C y una presión de 10 bar.

Para la regulación de la temperatura está permitido desplazar delante o detrás del radiador, un sistema de láminas (no bandas adhesivas). El dispositivo puede ser móvil (regulable) pero no debe ser desmontable o desprendible cuando el kart está en marcha y no presentar elementos peligrosos. Los sistemas de by-pass (tipo termostato mecánicos) están autorizados.

2.19.3. Bomba de agua

La bomba de agua debe ser independiente del motor y debe ser arrastrada mecánicamente por el eje trasero,

2.19.4. Carburadores

Todo sistema de inyección está prohibido. La pulverización de otros productos distintos al carburante está prohibida.

Para la categoría sin caja de velocidades, está permitido un dispositivo manual adicional constituido por tornillos ajustables (sin modificación del carburador).

El empleo de una válvula de mariposa o guillotina mandada manualmente desde el volante está autorizado a nivel del racord de unión entre el carburador y el silencioso de aspiración.

2.19.5. Encendido

Los sistemas de encendido variable (sistemas de avance y retroceso progresivo) están prohibidos, así como todo sistema electrónico que permita un autocontrol de los parámetros que utiliza el motor para su funcionamiento cuando el kart está en marcha.

Los comisarios deportivos podrán solicitar en cualquier momento, la sustitución del sistema de encendido de cualquier concursante por un sistema suministrado por la FAPA (por el mismo modelo homologado).

2.20. Silencioso de aspiración

Es obligatorio un silencioso de aspiración homologado y aprobado por la CIK-FIA en todas las categorías. Será de aplicación la tabla de silenciosos de aspiración homologados por la CIK para cada categoría específica.

2.21. Escape

En KF2 (ICA), KZ2 (ICC), KZ1 (Súper ICC) y KF3 (ICA Júnior), el escape debe estar homologado.

El escape debe efectuarse detrás del piloto y no producirse a una altura superior a 45 cm. en relación al suelo,

La salida del silencioso de escape cuyo diámetro externo deberá ser superior a 3 cm., deberá ser transversal e inclinado hacia el suelo,

Está prohibido hacer pasar el escape de la forma que sea por la parte delantera o por el plano donde se inscribe el piloto sentado en su posición normal de conducción.

El sistema Power Valve está prohibido en todas las categorías.

Los comisarios deportivos podrán solicitar en cualquier momento, la sustitución del escape de cualquier concursante por un sistema suministrado por la FAPA (por el mismo modelo homologado).

2.22. Puesta en marcha y embrague

El sistema de puesta en marcha es libre, y el embrague será de sistema en seco".

Para los motores provistos de embrague centrífugo es obligatorio un sistema que permita el paro del motor, con un interruptor de fácil acceso desde el puesto de conducción.

2.23. Ruidos Sonometría

Es obligatorio un dispositivo silencioso de escape eficaz. El límite de ruido establecido es de 103 Db/a incluidas todas las tolerancias y la influencia del ruido del entorno.

El ruido se medirá con el motor a un régimen de 10.000 rpm +/- 500 rpm estando el kart posicionado sobre un soporte realizado según las directivas CIK/FIA (ver Dibujo técnico nº 9).

Se podrán realizar controles en todo momento de la prueba. Toda infracción constatada en un control en el curso de la prueba será notificada a los Comisarios Deportivos.

Prescripciones para la medida de los decibelios (Según Artículo 19.2 Reglamento técnico CIK).

2.24. Adquisición de datos y telemetría

Están autorizados los sistemas de adquisición de datos ya sean provistos de memoria o no.

Deben permitir la lectura de:

Régimen de motor (por inducción sobre el cable de alta tensión de la bujía)

Dos indicaciones de temperatura.

Una velocidad de rueda.

Un acelerómetro según X e Y.

Tiempo por vuelta.

La telemetría está prohibida.

Todo sistema de comunicación por radio entre conductores en pista y cualquier otra entidad está prohibido.

2.25. Depósito de combustible

Debe estar sólidamente fijado al chasis, sin que la sujeción tenga un carácter provisional, y concebido de tal manera que, sea por sí mismo o por tuberías de conexión (las cuales deben ser de material blando), no presente ningún riesgo de fuga durante la prueba, y no debe de ninguna manera constituir una parte de la carrocería.

Sólo debe alimentar al motor bajo la presión atmosférica normal.

Su capacidad será de 8 litros mínima

En categorías de clase 100 y 125 c.c. será obligatorio el instalar un “Kit de depósito de combustible” (montaje rápido).

Los depósitos laterales, deben estar protegidos obligatoriamente por un parachoques de un diámetro mínimo de 15mm; debe estar situado a una altura de 180 +/- 30 Mm. y de una longitud mínima de 300 mm.

2.26. Combustible

2.26.1. Combustible oficial

Para las pruebas puntuables para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de ASTURIAS de Karting excepto para la Copa de ASTURIAS Cadete, el combustible oficial a utilizar por los participantes será del tipo gasolina comercial de 98 octanos sin plomo, procedente del surtidor oficial que será designado en cada una de las pruebas.

2.26.2. Surtidor oficial

En cada una de las pruebas puntuables, la FAPA, a propuesta del organizador de la misma, designará el surtidor oficial de combustible, que será determinado de entre los más cercanos al circuito y que garantice el correcto suministro y calidad del combustible.

La información correspondiente al surtidor oficial será publicada en el Reglamento Particular y en el Tablón de Anuncios de la prueba correspondiente.

2.26.3. Suministro del combustible

Los participantes no podrán utilizar otro carburante distinto al oficial durante toda la duración del meeting.

Será responsabilidad del concursante/piloto el transporte y almacenamiento en bidones metálicos homologados a tal efecto, y cumplir con lo especificado en el artículo 21.1.5. del Reglamento Deportivo de Karting, manteniendo en todo momento un extintor de al menos 3 Kg. en perfectas condiciones de uso en su zona de trabajo o avance.

2.26.4. Mezcla de aceite

Los únicos aceites autorizados serán los establecidos en la lista de homologados por la CIK.

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

Una vez declarado, el participante deberá mantener en todo momento los valores.

Previa petición escrita a los Comisarios Deportivos de la prueba, el participante podrá solicitar una variación del porcentaje de mezcla de aceite aplicado, no estando autorizado hasta que reciba la aprobación escrita de los Comisarios Deportivos.

2.26.5. Sustitución del combustible

En cualquier momento de la prueba, los Comisarios Técnicos podrán solicitar al piloto la sustitución de todo el combustible de su depósito, por combustible suministrado por la organización procedente del surtidor oficial con mezcla de aceite de la marca y porcentaje declarado por el concursante.

2.26.6. Sanciones

Si las muestras recogidas del kart o del bidón usado para almacenar el combustible no se corresponden con las muestras tomadas por los Comisarios Técnicos, o un equipo no facilitara la recogida de la muestra, al concursante y/o piloto infractor se le aplicara una penalización de exclusión de la prueba e incluso del “meeting”.

Cualquier otra infracción al procedimiento, será sancionada a criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar hasta la exclusión del meeting.

2.26.7. Análisis Combustible

Durante el transcurso del “meeting”, los Comisarios Técnicos, a petición de los Comisarios Deportivos, podrán tomar muestras de la gasolina utilizada por los participantes.

Los Comisarios Técnicos dispondrán de combustible del Surtidor Oficial y procederán a realizar las muestras de estandarización con los distintos aceites y porcentajes de mezcla utilizados por los participantes, pudiendo realizarse los análisis comparativos que determinen los Comisarios Deportivos entre las muestras de los Comisarios Técnicos y las de los equipos elegidos a este fin. Dichos análisis comparativos se realizarán con instrumentación homologada al efecto en base al procedimiento CIK.

La comparación entre los valores obtenidos con los que se tienen del combustible original, permitirá obtener la conformidad de la muestra extraída del concursante.

En cualquier momento, la cantidad de combustible del kart debe tener un mínimo de 1,5 litros, para la obtención de las muestras.

Esta muestra normalmente será tomada del depósito del concursante. Sin embargo, también podrá solicitarse del bidón usado por el equipo para almacenar combustible.

La identificación de las muestras se hará de acuerdo al art.11.5 de los PCCTE apartado J según el procedimiento usado para el marcaje de piezas a retener.

Si el concursante presenta una intención de apelar la decisión de los Comisarios Deportivos, las muestras deberán ser enviadas al laboratorio reconocido por la FAPA. Según procedimiento y plazos estipulados en el Art. 11.5 apartado J de los PCCTE, exceptuando la cantidad expresada en el mismo, que será de 1,5 litros (0,5 litros por muestra).

Por "combustible comercial", a utilizarse en las competiciones de karting, la FAPA entiende un combustible de automoción con exclusión de ningún otro aditivo. Refinado por una compañía petrolera y distribuida corrientemente por las estaciones de servicio del lugar en donde se desarrolla la prueba, de venta comercial corriente.

La Organización de la prueba, podrá suministrar el carburante a todos los participantes, al precio que se indique en el Reglamento Particular de la prueba,; siendo en este caso obligatorio

2.27. Mezcla usada en los motores de dos tiempos

El carburante, debe ser una mezcla del combustible comercial con un aceite homologado CIK/FIA de venta libre. Está estrictamente prohibida la adición de cualquier aditivo que modifique la composición del carburante de base.

2.28. Aceites

Sólo se podrán utilizar aceites/lubricantes aprobados por la CIK/FIA.

2.29. 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.

Los cascos deben ser conformes a las prescripciones siguientes:

- Snell Foundation, K98 y SA2000, K2005 y SA2005 (USA),
- British Standards Institution A-type y A/FR-type BS6658-85, incluyendo correcciones (Great Britain),
- SFI Foundation Inc., Spec. SFI 31.1A y 31.2A (USA).
- Cualquier modificación a la lista anterior será publicado por la RFE de A.
- El peso de los cascos podrá ser verificado en todo momento durante una prueba y no podrá sobrepasar los 1.800 g ó 1.550 g para las categorías promocionales.
- El uso de accesorios aerodinámicos en los cascos está prohibido si no están homologados con el casco correspondiente.

Conforme al Anexo L del CDI (Capítulo III, Art.1.2) algunos materiales de los que están fabricados no deben ser pintados ni llevar adhesivos.

- Un par de guantes que cubran totalmente las manos.
- Los monos de tejido deben ser homologados en el nivel 2 por la CIK/FIA, y llevar de manera visible el número de homologación CIK/FIA. Deben recubrir todo el cuerpo comprendidos las piernas y los brazos.

Los monos siguen siendo válidos 5 años tras su fecha de fabricación y la homologación (por ejemplo el periodo en el cual pueden ser fabricados) es válido durante 5 años.

- Los monos de cuero que respondan a las normas definidos por la FIM quedan autorizados.
- Las botas deben ser altas y recubrir los tobillos.
- Para las categorías Alevín, Cadete y Júnior, y todas las categorías asimilables a estas, será obligatorio utilizar un collarín para el cuello específico para el karting, entre el casco y los hombros.

Estos collarines serán en referencia y modelo, los especificados por cada fabricante de este elemento, sin ninguna manipulación posterior que pueda alterar sus características iniciales.

- En caso de lluvia, se autoriza el montaje de un sistema de ventilador circular adaptado al casco, sin desmontar la pantalla o alterar cualquiera de las características homologadas del casco.
- El vestir o utilizar joyas (Ej. Collares, cadenas, piercing, etc..) esta prohibido por razones de seguridad durante todo el transcurso del mitin.

REGLAMENTO TECNICO ESPECÍFICO – COPA ALEVIN MOTOR HONDA

El presente Reglamento Técnico Especifico Alevín, junto con el Reglamento Técnico General de Karting, será aplicable a la Copa Alevín motor Honda

A.- Principios generales.

1.- Motor. Suministrador y sistema de utilización

El motor autorizado para la Categoría Alevín para la presente temporada será el motor marca Honda, modelo GX-160, y siempre bajo el régimen de precintado oficial descrito en este reglamento.

Los únicos motores autorizados a participar, serán los precintados por el Suministrador autorizado, mediante precinto oficial de la FAPA, que procederá a su control en las verificaciones.

2.- Suministro de motores

El suministrador autorizado de motores y recambios será la empresa DOBLEPISTA S.L., y/o los distribuidores autorizados que esta designe.

3.- Régimen de venta y/o alquiler

El suministrador ofrecerá a los participantes los sistemas de suministro siguientes:

Venta.

Los motores podrán ser suministrados en régimen de venta al concursante, siempre bajo el sistema de precintado por el suministrador.

El conjunto motor suministrado se compone de: motor completo, bomba de gasolina, escape, muelle, flexo, embrague y piñón de salida.

Los motores en venta serán suministrados al precio de .- euros. (IVA no incluido)

4. Control de motor y precinto

El motor será suministrado por la empresa autorizada precintado para su uso, tras el proceso de control de calidad, control de potencia y emisión del Pasaporte Técnico.

El precintado de motor impide la manipulación de los elementos susceptibles de alterar las prestaciones del motor, sin condicionar las labores de mantenimiento normal del motor.

5. Mantenimiento, reparación y precintado

Cualquier reparación o manipulación del motor que implique la rotura del precinto oficial, implicara un nuevo proceso de control de especificaciones técnicas y control de potencia, siendo el suministrador DOBLEPISTA SL el único habilitado para llevarlo a cabo.

En el caso de una rotura de motor durante la prueba, el Suministrador será el único autorizado a realizar la reparación necesaria para su correcta puesta en funcionamiento. En el supuesto de que el motor no pudiera ser reparado adecuadamente, cuestión que deberá ser determinada por el Suministrador y los Comisarios Técnicos de la prueba, el concursante será autorizado a la sustitución de la unidad, mediante petición a los Comisarios Técnicos.

6. Recambios

El suministrador autorizado será el encargado del suministro de recambios originales.

7. Asistencia técnica

El Suministrador ofrecerá, en todas las pruebas de la Copa Alevín, un servicio de asistencia técnica, motores de recambio y recambios.

8. Infracciones

Cualquier infracción al presente reglamento de motores, manipulación de los motores, sus precintos y/o modificación de las características del motor suministrado, serán consideradas faltas graves y conllevarán la exclusión inmediata del mitin, en cualquiera que sea el momento de constatación de la infracción.

Art.1. Motor

Marca Honda, modelo GX-160 homologado por la RFE de A y de acuerdo a las características técnicas descritas en la ficha de homologación vigente.

Art. 1.1. Transmisión

- Cadena. Tipo paso mini.
- Piñón de salida y Corona: se establecerá su nº de dientes por cada circuito en el que se celebre una prueba de la Copa de ASTURIAS. Este desarrollo que permanecerá fijo para todo el meeting será comunicado por la FAPA a los concursantes, mediante el Reglamento Particular de la prueba y será el que obligatoriamente deberán utilizar.

Art. 1.2. Embrague

- Embrague: Centrifugo en seco, descrito en la ficha de homologación.

Art. 2. Chasis

Homologado por la RFE de A para la categoría Cadete; debe cumplir con el Reglamento Técnico Nacional y el presente Reglamento Técnico.

Serán validos todos los chasis homologados en el periodo actual (2006-2007-2008-2009 y en el periodo anterior (200-2003-2004-2005).

Art. 2.1. Características generales

- Distancia entre ejes: 900 +/- 5 mm.
- Están prohibidas las llamadas barras estabilizadoras consistentes en tubos amovibles de la estructura del chasis homologado.
- Piezas auxiliares: No están autorizadas las aleaciones compuestas de magnesio u otros metales ligeros. Ejemplo de aleación ligera: el Elektron.

Art. 2.2. Eje Delantero

- Se autoriza el uso de excéntricas para la regulación de las cotas del tren delantero.

Art. 2.3. Eje Trasero

- Eje trasero: Magnético, macizo de 25 mm de diámetro y con dos rodamientos.
- El eje será marcado para su identificación en las verificaciones previas, y no se podrá sustituir o cambiar durante el desarrollo de las pruebas, salvo autorización expresa del Colegio de los CC. DD.

Art. 2.4. Anchos de vía

- Ancho de vía: máximo 1.240 Mm.

Art. 2.5. Carrocería

- La carrocería deberá estar de acuerdo al artículo 2.8 del Reglamento Técnico Nacional y al Dibujo Técnico nº2, debiendo respetar en todo momento el objetivo de seguridad reflejado en este artículo, sin presentar cortes o modificaciones que alteren su capacidad de absorción de impactos y manteniéndose en todo momento dentro del cuadrilátero delimitado por el exterior de los neumáticos traseros y delanteros. Dibujo Técnico nº2.

- Para la instalación del motor Honda GX 160, se autoriza el modelado (no recorte) del portón, exclusivamente en la zona del motor, con el único objetivo de facilitar su ubicación y montaje.
- Es obligatoria la utilización de una protección de ruedas traseras realizada en material plástico. En ningún momento esta protección podrá superar el ancho de la vía trasera.

Art. 2.6. Freno

- Libre. Mecánico o hidráulico, homologado en su ficha de homologación de chasis.
- Disco de freno macizo, no ventilado.
- El control del freno (la unión entre el pedal y la pinza o bomba) debe ser doblado. (Si se usa un cable, deberá tener un diámetro mínimo de 1,8 mm y ser bloqueado con un aprieta cables de tipo arandela)
- Los frenos hidráulicos deberán utilizar canalizaciones de líquido de frenos del tipo blindado metálico.

Art. 2.7. Deposito combustible

- Capacidad máxima 5 l.
- Se recomienda montar un kit de depósito de combustible de desmontaje rápido.

Art.3. Llantas y neumáticos

- Llantas: Las llantas pueden ser de dos partes de acero embutido o monobloc fundidas en Aluminio.
- El ancho máximo de la rueda delantera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 115 mm. y un mínimo de 105 mm.
- El ancho máximo de la rueda trasera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 150 mm. y un mínimo de 140 mm.
- Neumáticos: Los únicos autorizados así como su precio fijado para todo el Campeonato serán los indicados en el Reglamento Deportivo Especifico de la categoría.
- No esta permitida la utilización de separadores o inserciones entre el neumático y el borde de apoyo de la llanta.

Art. 4. Pesos

- El peso mínimo en orden de marcha será de 108 Kg.

Art.- 5. Adquisición de datos y telemetría.

- Solo se autorizarán dos sensores, uno de régimen de motor y otro de tiempo por vuelta.
- La Telemetría está prohibida.
- Todo sistema de comunicación por radio entre conductores en pista y cualquier entidad esta prohibida.

Art. 6. Material utilizable

Por cada prueba y piloto inscrito, los concursantes podrán utilizar, dentro de la normativa vigente, como máximo el siguiente material:

CHASIS	1 (**)
MOTORES	1 (***)
JUEGO NEUM. SLICK:	1 (*)
JUEGO NEUM. LLUVIA:	1

(*) Eventualmente se podrá autorizar un neumático de repuesto, a libre elección del piloto (anterior o posterior) con la obligación de devolver el neumático cambiado al

Comisario Técnico. El cambio tiene que ser pedido obligatoriamente por escrito al Comisario Técnico.

La autorización firmada debe presentarse a la entrada del Parque.

La utilización de los neumáticos oficiales de la prueba, son obligatorios desde los entrenamientos oficiales no cronometrados hasta el final de la prueba, incluidos los warm up que se establezcan.

(**)En el caso de un incidente constatado durante la prueba y ante una imposibilidad manifiesta de reparación del chasis verificado, será posible solicitar la sustitución del chasis a los Comisarios Técnicos.

El concursante podrá solicitar la sustitución del chasis, exclusivamente una por piloto y por mitin, siempre por uno de la misma marca, modelo y especificaciones técnicas que el verificado inicialmente, previa petición escrita a los Comisarios Técnicos, quienes procederán a una revisión técnica del mismo y determinaran si procede su sustitución.

(***) En el caso de rotura de la unidad de motor verificada, solo se autorizara su sustitución en los supuestos contemplados en el Art. 5 del presente Reglamento Técnico Específico de Alevín.

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO - CADETE

El presente Reglamento Técnico Especifico Cadete, junto con el Reglamento Técnico General de Karting, será aplicable al Campeonato de Asturias Cadete

Art.1. Motor

1.1. Sistema motor

1.- Homologación

- Motor Homologado por la RFEDA y conforme con las prescripciones generales del Reglamento Técnico Nacional y este Reglamento Especifico.
- Las piezas que componen el motor homologado, deben respetar siempre su construcción original y ser identificables en las fotos, dibujos y dimensiones físicas descritas en la Ficha de Homologación.
- En cualquier momento de la competición, los Comisarios Técnicos podrán solicitar el cambio de elementos o piezas componentes del motor, por otras de origen Homologadas.
- En caso de duda o interpretación de la validez, medidas o posible modificación de cualquiera de las piezas o elementos que componen el motor, en cualquier momento podrán ser analizadas por la empresa IAME SpA, la cual emitirá informe técnico al respecto siendo este definitivo e inapelable.
- Esta prohibido el añadido o fijación de materiales o partes, en base al Art. 2.2.4. del Reglamento Técnico de Karting.
- Cualquier modificación está prohibida si no está explícitamente autorizada por algún artículo del presente reglamento.

2. Tipo

- El motor especificado para la categoría será de la marca Parilla, modelo Puma 85 – TAG – ASTURIAS, fabricado por IAME, y comercializado en ASTURIAS por los distribuidores nombrados.
- Motor tipo 2 tiempos, monocilindrico, refrigerado por aire exclusivamente y de admisión por falda pistón.

3. Sistema utilización

- El régimen de utilización del motor es libre, respetando lo especificado en este Reglamento Técnico.
- El motor deberá respetar en todo momento las características técnicas y medidas especificadas en la Ficha de Homologación RFEDA vigente establecida al efecto y sus Anexos.
- Los únicos motores autorizados serán los establecidos por la RFEDA y el Fabricante/Distribuidor, controlables mediante la lista oficial de números de serie que será aportada por el Fabricante/Distribuidor en cada una de las pruebas.

4.- Marcaje de piezas

- Todas las piezas principales del motor estarán identificadas por una marca específica.
- No esta permitida la utilización de piezas o recambios que no cuenten con las marcas especificadas.

5.- Recambios

- Todos los recambios y piezas de sustitución deberán ser originales y figurar en el catalogo de repuestos del fabricante.

1.2. Características técnicas

1. Cigüeñal

- El cigüeñal será el suministrado con el motor o como recambio, y debe mantener en todo momento las características y medidas expresadas en la Ficha de Homologación, no estando permitida ninguna modificación o tratamiento que altere sus características de origen.

Rodamientos cigüeñal

- Los rodamientos de cigüeñal deberán ser en todo momento del tipo 6.205 C4, según características expresadas en la Ficha de Homologación.

Retenes cigüeñal

- Los retenes de cigüeñal serán marca IAME, medidas 20.35.7.

2. Biela. Bulon pie de biela. Jaula pie de biela. Jaula cabeza de biela.

- La biela, y sus componentes, será la suministrada con el motor o como recambio, y debe mantener en todo momento las características y medidas expresadas en la Ficha de Homologación, no estando permitida ninguna modificación o tratamiento que altere sus características de origen.

3.- Carter

- Los carters serán los suministrados con el motor o como recambio, respetando en todo momento lo expresado en este Reglamento Técnico y la Ficha de Homologación.

4.- Conductos admisión carter

- Los conductos de admisión del carter deben mantener en todo momento la configuración y medidas expresadas en la Ficha de Homologación, no estando permitida ninguna modificación a sus ángulos y curvas de origen. Los conductos deben ser progresivos sin ninguna modificación que produzca un volumen suplementario, incluyendo escalonados, cavidades o cualquier otro espacio.
- Se autoriza el enrasado de los conductos de admisión del carter con los del cilindro, sin superar o modificar las medidas indicadas en la Ficha de Homologación.

Art. 1.3.- Cilindro

1.- Cilindro/Camisa

- El cilindro / camisa, como pieza única, será el suministrado con el motor o suministrado como recambio, respetando en todo momento lo expresado en este Reglamento Técnico y la Ficha de Homologación
- No está permitido ningún tipo de tratamiento o modificación que altere las características técnicas del cilindro / camisa original.
- Se prohíbe toda mecanización de la camisa y/o del pistón que permita admitir mezcla al interior del cilindro cuando el borde del pistón ha cerrado la lumbrera de admisión. Esto incluye (pero no se limita) el decalaje del eje del cigüeñal en relación al eje del mismo de la forma que sea; mecanizado asimétrico de la corona del pistón o de su falda. Limado de las aristas del pistón y de las lumbreras de la camisa de otra manera que no sea el mecanizado normal de las aristas.

2.- Cilindrada

- Cilindrada, diámetros mínimo y máximo, según Ficha de Homologación

3.- Carrera

- Ficha de Homologación.

4.- Pistón y bulon

- Ficha de Homologación.
- El pistón y bulon no podrá tener ningún tratamiento o modificación sobre sus características de origen.

5.- Conducto escape

- El conducto de escape debe respetar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación, tanto en lo referente al lado de apoyo de la tobera de escape como en el lado de apoyo de la lumbrera de escape de la camisa. El conducto debe ser progresivo, sin modificaciones que produzcan volúmenes suplementarios, incluyendo escalonados, cavidades o cualquier otro espacio.
- Se autoriza el enrasado del conducto de escape con el transfer de escape de la camisa, sin superar o modificar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación.

6. Angulo apertura escape máximo

- Ficha de Homologación.
- 7. Ancho transfer escape
 - Ficha de Homologación.
- 8. Configuración transfer escape
 - Ficha de Homologación.
- 9.- Conducto admisión carburador
 - El conducto de admisión debe respetar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación, tanto en lo referente al lado de apoyo del carburador como en el lado de apoyo de la lumbrera de admisión de la camisa. El conducto debe ser progresivo entre ambas medidas, sin ninguna modificación que produzca un volumen suplementario, incluyendo escalonados, cavidades o cualquier otro espacio.
 - Se autoriza el enrasado del conducto de admisión del cilindro con el transfer de admisión, sin superar o modificar las medidas de la Ficha de Homologación.
- 10.- Angulo admisión
 - Ficha de Homologación
- 11.- Ancho transfer admisión
 - Ficha de Homologación.
- 12.- Configuración transfer admisión
 - Ficha de Homologación.
- 13.- Conductos transfers admisión laterales
 - Los conductos de admisión por el carter deben respetar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación, tanto en lo referente a lado de apoyo sobre el carter como en el lado de apoyo de las lumbreras laterales de admisión de la camisa. Los conductos deben ser progresivos, sin modificación de los ángulos y curvas de origen, y sin modificaciones que produzcan volúmenes suplementarios, incluyendo escalonados, cavidades o cualquier otro espacio
 - Se autoriza el enrasado de los conductos de admisión laterales con los transfers de la camisa, sin superar o modificar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación.
- 14.- Ángulos apertura transfers
 - Ficha de Homologación.
- 15.- Ancho transfers laterales
 - Ficha de Homologación.
- 16.- Configuración transfers laterales
 - Ficha de Homologación.
- 1.4.- Culata y cámara de combustión
 - 1.- Culata
 - La culata a utilizar será la suministrada con el motor o suministrada como recambio, respetando en todo momento lo expresado en este Reglamento Técnico y según la Ficha de Homologación.
 - 2.- Volumen cámara combustión
 - Volumen mínimo de la cámara de combustión según Ficha de Homologación, medido mediante sistema CIK de inserto de bujía según el dibujo Técnico nº 6.
 - En todo momento de la competición este volumen debe ser respetado. Las medidas deben ser tomadas con el motor tal y como haya terminado la carrera.
 - Esta prohibido cualquier dispositivo o artificio que pueda modificar el volumen de la cámara de combustión reglamentado, permitiendo disminuir directa o indirectamente este volumen.
 - 3.- Medida Squish
 - El Squish (distancia mínima entre pistón y culata) debe ser en todo punto de 1,20 Mm. mínimo. (pendiente de definición).

- El espesor de la barra de estaño utilizado para medir debe estar comprendido entre 1,2 y 1,5 mm. Las medidas deben ser tomadas con el motor tal y como haya terminado la carrera.
- 4.- Forma cámara
- La forma de la cámara de combustión será mantenida con sus características originales según la Ficha de Homologación, con forma esférica y con el ángulo especificado en Ficha, siendo ambos controlables mediante galga suministrada por el fabricante.
 - El cuerpo de la bujía (no incluidos los electrodos) que penetra en la culata no debe superar la parte mas saliente de la propia cámara de combustión.
- 5.- Juntas culata
- No esta permitida la utilización de juntas de culata.
- 1.5.- Carburador
1. Marca
- El carburador será de la marca Tillotson, según la Ficha de Homologación.
2. Modelo
- El modelo de carburador será modelo HL 352A, con características técnicas descritas en Ficha de Homologación, y sin ninguna modificación sobre sus características de origen.
 - Se autoriza la incorporación de arandelas en los tornillos de paso para facilitar su regulación, y la modificación del tornillo de sujeción de la mariposa, manteniendo las características del eje.
3. Difusor máximo
- El difusor máximo, según la Ficha de Homologación.
4. Dimensiones
- Las dimensiones del carburador serán según Ficha de Homologación.
5. Separador térmico. / Juntas
- El adaptador será según Ficha de Homologación.
 - El separador térmico será el suministrado con el motor o como recambio, De forma cónico /cilíndrica sin ninguna modificación de la forma del cono de origen.
 - El separador deber ir montado entre cilindro y carburador, con sus dos juntas originales, situadas una a cada lado del mismo,
6. Distancia de la base a eje cilindro
- La distancia entre la base de apoyo del carburador, y el eje del cilindro, según Ficha de Homologación.
7. Orificio presión carter
- El orificio para la toma de presión en el cárter debe tener un diámetro máximo de 3,25 mm., (tolerancia incluida).
8. Sistema inyección/pulverización
- Todo sistema de inyección y/o pulverización de otros productos diferentes al carburante está prohibido.
- 9.- Adaptador del filtro al carburador
- Adaptador suministrado con el motor o como recambio, sin ninguna modificación.
- 1.6.- Silencioso admisión. / Tobera de instalación
1. Silencioso admisión
- Silencioso de admisión será el suministrado con el motor o como recambio y según Ficha de Homologación, sin ninguna modificación de sus elementos y su tobera de instalación
2. Diámetro máximo conductos
- El número, diámetro y dimensiones de los conductos de admisión en el silencioso será, según Ficha de Homologación.

1.7.- Escape

1. Escape

- El escape será el suministrado con el motor o como recambio, respetando en todo momento lo expresado en la Ficha de Homologación.

2.- Terminal escape

- El Terminal de escape, suministrado con el motor.

3.- Tobera de escape. / Juntas

- La tobera de escape deberá mantener en todo momento la configuración y medidas de la pieza original sin ninguna modificación.

1.8.- Sistema encendido

1. Encendido. Estator. Rotor. Bobina

- El encendido y todos sus componentes, suministrados con el motor o como recambio, serán de la marca Selettra con los números de referencia e identificación expresados en la Ficha de Homologación.

2. Avance y sistemas de anclaje

- Encendido sin avance variable ni ninguna otra modificación a sus características de origen.
- No está permitida ninguna modificación en:
 - El chavetero del rotor o cigüeñal.
 - Chaveta de unión rotor y cigüeñal.
 - Orificios y/o tornillos de sujeción del estator.
- El encendido debe estar fijado al motor con todos sus elementos y en los puntos de origen, incluida la chaveta de cigüeñal, sin ninguna modificación que afecte a su puesta a punto original.

3. Bujía

- Marca. Únicamente están autorizadas las bujías, sin permitirse modificación alguna:
 - Bosch, grado térmico WO8CS, WO7CS y WO6CS.
 - NGK, grado térmico BR9EG, BR10EG y BR11EG.

4. Dimensiones bujía (rosca x longitud)

- Dimensiones de la bujía, 14/125x18,5 Mm.

5. Interruptor stop

- Es obligatoria la instalación de un sistema de parada del motor, accionable desde el puesto de conducción.

1.9.- Embrague

1. Embrague. Corona. Disco zapatas. Campana

- Embrague centrífugo en seco, suministrado con el motor o recambio, manteniendo en todo momento las características y medidas expresadas en la Ficha de Homologación.

2. Acoplamiento

- El acoplamiento automático del embrague del motor debe ser eficaz y definitivo, antes de las 5.000 r.p.m.

3. Protección embrague

- La protección de embrague suministrada con el motor, recubriendo el embrague centrífugo, debe ser mantenida en todo momento.

1.10.- Transmisión

1. Piñón

- El piñón de salida será Z10 o Z11 dientes paso mini.

2. Corona desarrollo

- Libre.

1.11.- Sistema arranque

1. Arranque

- El sistema de arranque será de tipo eléctrico a bordo, alimentado con batería exclusivamente para el arranque, con sistema de parada, accionables ambos por el piloto a bordo en posición normal de conducción.

2.- Batería

- La batería será del tipo seco.
- La batería no podrá tener ninguna otra función que la de alimentación para el arranque.

Art. 2. Chasis

2.1. Chasis

1. - Ficha de homologación

- Chasis Homologados RFEDA.
- Serán validos todos los chasis homologados en el periodo actual. 2007/2009. (6 años)

2.2. Características generales

1.- Numero de tubos

- Tubos de material magnético.
- El número de tubos principales del chasis será de 6, considerándose como tales a los mayores de 20 Mm. de diámetro y/o 150 Mm. de longitud, y con un máximo de 8 curvas en los mismos.
- Se autoriza la inclusión de una 9ª curva, exclusivamente en el tubo paralelo longitudinal destinado a la sujeción del motor.

2. Dimensiones tubo

- El diámetro de los tubos principales del chasis debe ser de 28 Mm. y 2 Mm. de espesor (+0,1 Mm.), sin considerar la pintura del mismo.

3. Distancia entre ejes

- La distancia entre ejes, será de 950 mm. +/- 5 Mm.

4. Barras estabilizadoras

- No están autorizados los sistemas de barras estabilizadoras amovibles, o cualquier sistema de control de flexión del chasis.

5. Ancho total vía – Máximo

- Ancho máximo de vías, será de 1.200 mm.

6. Piezas auxiliares

- No están autorizadas las aleaciones compuestas de magnesio u otros metales ligeros. Ejemplo de aleación ligera: Electrón

2.3. Eje delantero

1. Avance

- Libre. Se autoriza el uso de excéntricas para su regulación

2. Caída

- Libre. Se autoriza el uso de excéntricas para su regulación.

2.4. Eje trasero

1.- Eje Trasero

- Material magnético.
- Eje trasero con diámetro de 30 Mm., taladrado no macizo y con un espesor mínimo de 4,9 Mm. y máximo de 5,2 Mm., excepto en los chaveteros.
- La longitud máxima del eje trasero será de 1.060 Mm.

2. Apoyos eje trasero

- Eje trasero con dos puntos de apoyo/rodamientos.

3. Vía trasera

- El ancho máximo de la vía trasera será de 1.200 mm.

2.5. Paragolpes

1. Delantero

- Según el Reglamento Técnico de Karting, Art. 2.7.4.

2. Trasero

- Según el Reglamento Técnico de Karting, Art. 2.7.4.

3. Laterales

- Según el Reglamento Técnico de Karting, Art. 2.7.4.

2.6. Bandeja delantera

1.- Material bandeja

- Según el Reglamento Técnico de Karting Art. 2.7.4.4.

2.7. Carrocería

1. Homologación

- Carrocerías Homologadas RFEDA.
- Tipología de seguridad CIK, según Art. 2.8 del Reglamento Técnico Karting

2. Laterales

- Tipo CIK.

3. Delantero

- Tipo CIK.

4. Panel Frontal

- Tipo CIK.

5. Trasero

- Tipo CIK. Realizado en material plástico. Con un ancho máximo igual a la vía trasera. (1.200 Mm.).

6. Dibujo técnico

- Las dimensiones de la carrocería deberán estar de acuerdo con el dibujo Técnico N° 2b y N° 2c.

2.8. Frenos

1. Sistema frenos

- Mecánico o Hidráulico, actuando exclusivamente en las ruedas traseras, según Ficha de Homologación.

2. Material Disco

- Material magnético o hierro fundido.

2.9. Asiento

1. Protección soportes

- Según el art. 2.14. del Reglamento Técnico de Karting.

2. Números soportes

- Limitado a 4 puntos en el chasis y 2 puntos de refuerzo/apoyo.

2.10. Deposito combustible

1. Deposito combustible

- Deposito con 5 litros de capacidad.

2. Sistema montaje rápido

Recomendado instalar un sistema de desmontaje rápido.

2.11. Cubrecadenas

1.- Cubrecadenas

- Deberá existir un sistema cubrecadenas que ofrezca una protección eficaz del desarrollo y la cadena.

2.12. Llantas

1. Llantas

- 5 pulgadas diámetro, según Dibujo Técnico N° 4

2. Aleación llantas

- Llantas en aluminio, con exclusión de magnesio o electrón.

3. Ancho máximo llanta/neumático delantero

- El ancho máximo de la rueda delantera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 115 mm. y un mínimo de 105 mm.
 - No esta permitida la utilización de distanciadores o inserciones entre el neumático y el borde de apoyo de la llanta.
4. Ancho máximo llanta/neumático trasero
- El ancho máximo de la rueda trasera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 150 mm. y un mínimo de 140 mm.
 - No esta permitida la utilización de distanciadores o inserciones entre el neumático y el borde de apoyo de la llanta.
5. Sistema retención neumático DL/TR
- Opcional.

Art. 3. Neumáticos

1. Neumáticos

- Neumáticos de 5 pulgadas, los oficiales especificados para la categoría.

2. Modelo slick

- Se especificaran en el Reglamento Deportivo Cadete.

3. Modelo lluvia

- Se especificarán en el Reglamento Deportivo Cadete.

4. Medidas delanteras

- Neumáticos delanteros con medida 10 x 4.00 – 5.

5. Medidas traseras

- Neumáticos delanteros con medida 11 x 5.00 – 5.

Art. 4. Gasolina

1. Tipo gasolina

- Gasolina oficial especificada, según el Art. 2.26 del Reglamento Técnico de Karting.

2. Aceite

- Lista de aceites Homologados CIK.

Art. 5. Pesos

1.- Mínimo en orden marcha.

- Peso mínimo en orden de marcha: 115 kg.

Art. 6. Adquisición datos

1. Número de sensores

- Solo se autorizan dos sensores, uno de régimen de motor y otro de tiempo por vuelta.

2. Telemetría

- Todo sistema de telemetría esta prohibida.

3. Comunicación

- Todo sistema de comunicación por radio entre conductores en pista y cualquier entidad está prohibido.

Art. 7. Material utilizable

Por cada prueba y piloto inscrito, los concursantes podrán utilizar, dentro de la normativa vigente, como máximo el siguiente material:

Chasis: 1 chasis.

En el caso de un incidente constatado durante la prueba y ante una imposibilidad manifiesta de reparación del chasis verificado, será posible solicitar la sustitución del chasis a los Comisarios Técnicos.

El concursante podrá solicitar la sustitución del chasis, exclusivamente una por piloto y por mitin, siempre por uno de la misma marca, modelo y especificaciones técnicas que el verificado inicialmente, previa petición escrita a los Comisarios Técnicos, quienes procederán a una revisión técnica del mismo y determinarán si procede su sustitución.

Motores: 2 motores

Neumáticos

JUEGO NEUM. SLICK: 1 (*)

JUEGO NEUM. LLUVIA: 1

(*) Eventualmente se podrá autorizar un neumático de repuesto, a libre elección del piloto (anterior o posterior) con la obligación de devolver el neumático cambiado al Comisario Técnico. El cambio tiene que ser pedido obligatoriamente por escrito al Comisario Técnico.

La autorización firmada debe presentarse a la entrada del Parque.

La utilización de los neumáticos oficiales de la prueba, son obligatorios desde los entrenamientos oficiales no cronometrados hasta el final de la prueba, incluidos los warm up que se establezcan

REGLAMENTO TECNICO ESPECIFICO KF2 Intercontinental A

Artículo 1. MOTORES

Motor homologado en KF2 por la CIK-FIA con las siguientes modificaciones:

- Permitida una válvula de escape homologada
- Régimen de motor limitado a 15.000 rpm.
- Volumen mínimo de la cámara de combustión de 9 cc. medido de acuerdo al método descrito en el anexo 1b del Reglamento Técnico CIK.
- Carburador de mariposa homologado con un diámetro máximo de 24 mm.
- Radiador libre
- Sistema de encendido homologado limitado a 15.000 rpm

Artículo 2. CHASIS FRENOS Y FILTRO DE AIRE

Homologados por la CIK- FIA o RFEDEA

Artículo 3. NEUMATICOS

JUEGO NEUM. SLICK: 1 (*)

JUEGO NEUM. LLUVIA: 1

(*) Eventualmente se podrá autorizar un neumático de repuesto, a libre elección del piloto (anterior o posterior) con la obligación de devolver el neumático cambiado al Comisario Técnico. El cambio tiene que ser pedido obligatoriamente por escrito al Comisario Técnico.

La autorización firmada debe presentarse a la entrada del Parque.

La utilización de los neumáticos oficiales de la prueba, son obligatorios desde los entrenamientos oficiales no cronometrados hasta el final de la prueba, incluidos los warm up que se establezcan

- Delantero 10 x 4.50 x 5
- Trasero 11 x 7.10 x 5

Artículo 4. LLANTAS

Homologadas CIK-FIA con tornillos de fijación en delanteras y traseras para que no desllanten. El ancho máximo de una rueda trasera completa y montada (llanta y neumático montado será de 215 m/m y 135 m/m para las delanteras.

El ancho máximo de la vía trasera será de 140 cm.

Artículo 5. PESOS

Peso mínimo 158 kg. en orden de marcha

Artículo 6 PLACAS

Fondo Amarillo, Numero Negro

REGLAMENTO TECNICO ESPECIFICO KF3 Júnior

Artículo 1. MOTORES

Motor homologado en KF4 por la CIK-FIA con las siguientes modificaciones:

- Válvula de escape no permitida: reemplazada por la tapa ciega fija homologada, o fundición en el cilindro no mecanizado.

- Angulo de escape limitado a 170° máximo, en las lumbreras principales de escape excluyendo los boosters, medido al nivel del ángulo de apoyo de acuerdo al método descrito en el Art. 2 punto 25.2 \$ c, del Reglamento Técnico CIK, los cuales deben ser los del motor básico homologado.

- Régimen de motor limitado a 14.000 rpm.

- Volumen mínimo de la cámara de combustión de 12 cc. medido de acuerdo al método descrito en el anexo 1b del Reglamento Técnico CIK.

- Escape monotipo específico (dimensiones y volumen de acuerdo al dibujo n° 19-1). Para los campeonatos CIK FIA Copas y trofeos el fabricante del escape será designado a partir de un concurso público.

- Carburador de mariposa homologado con un diámetro máximo de 20 mm. Con dos tornillos de regulación. Para los Campeonatos CIK FIA Copas y Trofeos el carburador será designado tras un concurso público

- Radiador homologado

- Sistema de encendido homologado limitado a 14.000 r

Artículo 2. CHASIS

Chasis homologado por la CIK- FIA o RFEDEA con ancho máximo de vía trasera de 136 cm y sin sistema de frenado en las ruedas delanteras

Artículo 3. NEUMATICOS

JUEGO NEUM. SLICK:	1 (*)
JUEGO NEUM. LLUVIA:	1

(*) Eventualmente se podrá autorizar un neumático de repuesto, a libre elección del piloto (anterior o posterior) con la obligación de devolver el neumático cambiado al Comisario Técnico. El cambio tiene que ser pedido obligatoriamente por escrito al Comisario Técnico.

La autorización firmada debe presentarse a la entrada del Parque.

La utilización de los neumáticos oficiales de la prueba, son obligatorios desde los entrenamientos oficiales no cronometrados hasta el final de la prueba, incluidos los warm up que se establezcan

- Delantero 10 x 4.50 x 5
- Trasero 11 x 7.10 x 5

Artículo 4. LLANTAS

Homologadas CIK-FIA con tornillos de fijación en delanteras y traseras para que no desllanten. El ancho máximo de una rueda trasera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 185 mm y 135 mm para las delanteras.

Artículo 5. PESOS

Peso mínimo 145 kg. en orden de marcha

Artículo 6 PLACAS

Fondo Amarillo, Numero Negro

REGLAMENTO TECNICO ESPECIFICO KZ2 Intercontinental C

Artículo 1. MOTORES

-Motor monocilindrico de 125 cc. como máximo de cilindrada homologado CIK admisión por flappers y refrigeración líquida solo por (H₂O).

-Cambio de 3 velocidades mínimo y de 6 máximo con embrague en seco o en aceite. Serán motores de producción en serie y descritos en el catálogo de producción del fabricante, con ficha de homologación autorizada por la CIK

-Volumen mínimo de la cámara de combustión de 11cc.

- Grados del escape 199° máximo

- Carburador y filtro de aire homologados por la CIK, el carburador de aluminio con difusor de 30 mm. máximo de diámetro de venturi

Artículo 2. CHASIS

Homologados por la CIK- FIA o RFEDEA

Artículo 3. NEUMATICOS

JUEGO NEUM. SLICK: 1 (*)
 JUEGO NEUM. LLUVIA: 1

(*) Eventualmente se podrá autorizar un neumático de repuesto, a libre elección del piloto (anterior o posterior) con la obligación de devolver el neumático cambiado al Comisario Técnico. El cambio tiene que ser pedido obligatoriamente por escrito al Comisario Técnico.

La autorización firmada debe presentarse a la entrada del Parque.

La utilización de los neumáticos oficiales de la prueba, son obligatorios desde los entrenamientos oficiales no cronometrados hasta el final de la prueba, incluidos los warm up que se establezcan

- Delantero 10 x 4.50 x 5
- Trasero 11 x 7.10 x 5

Artículo 4. LLANTAS

Homologadas CIK-FIA con tornillos de fijación en delanteras y traseras para que no desllanten. El ancho máximo de una rueda trasera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 215 m/m y 135 m/m para las delanteras.

El ancho máximo de la vía trasera será de 140 cm.

Artículo 5. PESOS

Peso mínimo 175 kg. en orden de marcha

Artículo 6 PLACAS

Fondo Amarillo, Numero Negro

REGLAMENTO TECNICO ESPECIFICO 125 AutomaticoArtículo 1. MOTOR, CARBURADOR, FILTRO DE AIRE, ESCAPE, RADIADOR

Homologados por la CIK o por RFEDEA y ateniéndose a las medidas de la ficha de homologación del motor, en grados, cubicaje, y volumen de la cámara de combustión.

Refrigeración por aire o líquida solo (H₂O)

Marcas ROTAX-MAX, X-30, y LEOPARD

Artículo 2. CHASIS

Homologados por la CIK- FIA o RFDEA cuyos tubos sean de 30 o 32 mm de diámetro

Artículo 3. NEUMATICOS

JUEGO NEUM. SLICK: 1 (*)

JUEGO NEUM. LLUVIA: 1

(*) Eventualmente se podrá autorizar un neumático de repuesto, a libre elección del piloto (anterior o posterior) con la obligación de devolver el neumático cambiado al Comisario Técnico. El cambio tiene que ser pedido obligatoriamente por escrito al Comisario Técnico.

La autorización firmada debe presentarse a la entrada del Parque.

La utilización de los neumáticos oficiales de la prueba, son obligatorios desde los entrenamientos oficiales no cronometrados hasta el final de la prueba, incluidos los warm up que se establezcan

- Delantero 10 x 4.50 x 5

- Trasero 11 x 7.10 x 5

Artículo 4. LLANTAS

Homologadas CIK-FIA con tornillos de fijación en delanteras y traseras para que no desllanten. El ancho máximo de una rueda trasera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 215 m/m y 135 m/m para las delanteras.

El ancho máximo de la vía trasera será de 140 cm.

Artículo 5. PESOS

Peso mínimo 165 kg. en orden de marcha

Artículo 6 PLACAS

Fondo Negro, Numero Blanco

REGLAMENTO TECNICO ESPECÍFICO X-30

El presente Reglamento Técnico Especifico X-30, junto con el Reglamento Técnico General de Karting será de aplicación en la Copa X-30

Artículo 1. CHASIS

1.1 Chasis homologado CIK o CEK para las categorías KF2, KF3 o KZ2, o bien con homologación 2004-2006 para ICA, ICA-J o ICC ya sea CIK o RFEDA.

Artículo 2. PESO

2.1 El peso del kart completo más el piloto y su indumentaria en el momento de llegada a parque cerrado después de cualquier momento oficial de la competición (cronos, mangas, repescas, prefinales, finales...) será de mínimo 165 Kg.

Artículo 3. MOTOR

3.1. Homologación

3.1.1. Motor Homologado por la RFEdA y conforme con las prescripciones generales del Reglamento Técnico de los Campeonato, de Asturias de karting, este Reglamento Técnico y la Ficha Técnica del motor X-30.

3.2. Las piezas que componen el motor homologado, deben respetar siempre su construcción original y ser identificables en las fotos, dibujos y dimensiones físicas descritas en la Ficha de Homologación.

3.3. No esta permitida ninguna modificación a las piezas de origen del motor, incluido el pulido, limado, fresado, etc., o cualquier tratamiento que cambie sus características iniciales, pudiendo ser controlable mediante comparación con piezas originales suministradas por IAME SpA. También queda expresamente prohibido el añadido de material sea de la naturaleza que sea y/o el montaje de accesorios del motor en lugares distintos al de origen.

3.4 En cualquier momento de la competición, los Comisarios Técnicos podrán solicitar el cambio de elementos o piezas componentes del motor, por otras de origen Homologadas.

3.5 En caso de duda o interpretación de la validez, medidas, montaje o posible modificación de cualquiera de las piezas o elementos que componen el motor, en cualquier momento podrán ser analizadas por la empresa IAME SpA, la

cual emitirá informe técnico al respecto siendo este definitivo e inapelable.

Artículo 4. SISTEMA DE UTILIZACION

4.1 El régimen de utilización del motor es libre y propiedad de los pilotos o equipos, respetando lo especificado en este Reglamento Técnico.

Artículo 5. RECAMBIOS

5.1 Todos los recambios y piezas de sustitución deberán ser originales y figurar en el catálogo de repuestos original, sin permitirse ninguna modificación, esto incluye: láminas, filtro de aire, tubo de escape, colector de escape, conjunto de cables del encendido, carburador, bomba de agua, radiador, polea, bujía, carburador, centralita,...

5.2 El carburador será modelo Tryton Hobbie 27mm, sin ser permitida ninguna variación respecto al de origen.

Artículo 6. SISTEMA INYECCION/PULVERIZACION

6.1 Todo sistema de inyección y/o pulverización de otros productos diferentes al carburante está prohibido, ya sea a través del carburador o a través de cualquier otro tipo de sistema como por ejemplo la pulverización en la toma de aire del filtro.

Artículo 7. SISTEMA DE ENCENDIDO

7.1 El encendido y todos sus componentes, suministrados con el motor o como recambio, serán de la marca Selettra con los números de referencia e identificación expresados en la Ficha de Homologación.

7.2 Encendido sin avance variable ni ninguna otra modificación a sus características de origen.

7.2.1 No está permitida ninguna modificación en:

- El chavetero del rotor o cigüeñal.
- Chaveta de unión rotor y cigüeñal.
- Orificios y/o tornillos de sujeción del estator.

7.3 El encendido debe estar fijado al motor con todos sus elementos, y en los puntos de origen, incluida la chaveta de cigüeñal, sin ninguna modificación que afecte a su puesta a punto original.

Artículo 8. SISTEMA EQUILIBRADO CIGUEÑAL

8.1 El eje de equilibrado del cigüeñal y todos sus piñones, serán suministrados con el

motor o como repuesto original.

8.2 No se permitirá utilizar el motor siempre que los piñones y/o el eje de equilibrado del cigüeñal no estén bien montados y funcionen correctamente, tal y como funcionan de origen.

Artículo 9. GASOLINA Y ACEITE

9.1 Para el carburante, será de aplicación el Artículo 18 del Reglamento Técnico del Campeonato de Asturias de karting. Se autoriza la utilización de cualquier aceite homologado por la CIK-FIA

Artículo 10. FILTRO DE AIRE

10.1 Sólo se autoriza utilizar el filtro que se entrega con el motor o en su defecto el mismo tipo, modelo, marca y color que sea entregado como recambio original.

10.2 No se permite ninguna modificación al filtro y/o a su tobera de sujeción.

10.3 La Tobera de sujeción del filtro al carburador, así como el adaptador del carburador a la tobera, tendrán que estar montados en su posición original y no podrán presentar ningún tipo de manipulación ni estar doblados, agujereados y/o manipulados.

10.4 La utilización de los filtros (rejillas) que se colocan en las entradas de aire del propio filtro son opcionales, pero tendrán que ser siempre original.

Artículo 11. BUJIA

11.1 Se autoriza únicamente la marca de bujía NGK y los modelos BR9EG, BR10EG y/o BR11EG

11.2 La arandela de la bujía tendrá que ser la original y su utilización es obligatoria.

Artículo 12. RODAMIENTOS Y RETENES DEL CIGUEÑAL

12.1 Sólo se autoriza utilizar los rodamientos y retenes que se entregan con el motor o en su defecto el mismo tipo, modelo, marca y color que sea entregado como recambio original.

Artículo 13. CULATA

13.1 No se autoriza ningún tipo de manipulación a la culata ni tampoco el planeado, torneado, fresado,... del plano de unión de ésta con el cilindro.

13.2 No esta permitida la utilización de juntas para la culata.

Artículo 14. CONTROLES TECNICOS

14.1 Todo control técnico se hará de acuerdo al sistema CIK, y en caso de alguna duda, podrá ser analizado por la fábrica IAME Spa o por alguno de sus técnicos, quienes emitirán un informe que será definitivo e inapelable.

Artículo 15. EMBRAGUE

15.1 Sólo se autoriza la utilización del embrague que se entrega con el motor o en su defecto, el mismo tipo, modelo y marca que sea entregado como repuesto original.

15.2 No se permite utilizar ningún tipo de material que no sea el original.

15.3 No se permite ningún tipo de manipulación al embrague original. En el momento de llegada a Parque cerrado todas las medidas y figuras que aparecen en la ficha técnica y/o catálogo de repuestos original deberán de ser estrictamente respetadas y ser idénticas al embrague original.

15.4 El embrague podrá ser controlado a través del sistema de control CIK.

15.5 No se permite ningún tratamiento a ninguna parte del embrague con ninguna sustancia (gasolina, aceite, aditivo...). Antes de efectuar cualquiera tanda oficial se podrá solicitar la limpieza o sustitución del embrague original por parte de los Comisarios Técnicos.

Artículo 16. CENTRALITA

16.1 La centralita podrá ser la marcada del tipo C o bien el modelo sin marcar, con un máximo de 16.000 RPM siempre que figure en el catálogo de repuestos oficial.

Artículo 17. RADIADOR DE REFRIGERACION

17.1. El radiador de refrigeración podrá ser del tipo que elija cada piloto pero siempre que figure en el catálogo de repuestos original para España. Se permitirá el uso del radiador modelo corto o bien modelo largo que figuran en el catálogo original de la fábrica IAME Spa.

Artículo 18. FRENOS

18.1 Solo estará permitido el uso de frenos delanteros operados manualmente

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECIFICO PARRILLA PUMA 64cc

El presente Reglamento Técnico Especifico Parrilla Puma 64 cc, junto con el Reglamento Técnico General de Karting será de aplicación en el Campeonato de Asturias *Alevin* motor Puma

Artículo 1. MOTOR

1.1. Marca y modelo del motor.

1.1.1. Motor Parilla Puma 64cc conforme a las prescripciones generales del Reglamento Técnico, este Reglamento Técnico y la Ficha Técnica del motor Parilla Puma 64cc.

1.2. Las piezas que conforman el motor Parilla IAME 64cc, deberán respetar siempre su construcción y acabado original. Ninguna pieza del motor podrá ser manipulada (limada, pulida, torneada, fresada o tratada para modificar así, su estructura original). En el supuesto de cualquier tipo de manipulación de alguna o bien de alguna/s parte/s del motor y/o pieza que lo conformas (tubo de escape, bujía, sistema de encendido, sistema de arranque, carburador, filtro de aire,...) el piloto podrá ser sancionado por parte de los Comisarios Deportivos.

1.3. En todo momento se tendrá que respetar la Ficha de Homologación del motor, así como todas las medidas y/o fotos de esta Ficha.

1.4. Cualquier pieza del motor de los participantes, podrá ser comparada con alguna de original suministrada por parte de IAME Spa. con la finalidad de efectuar la verificación. También queda expresamente prohibido añadir material sea de la naturaleza que sea y/o el montaje de accesorios del motor en sitios distintos a los de origen.

1.5. En cualquier momento de la competición, los Comisarios Técnicos podrán solicitar el cambio y/o sustitución de cualquier pieza o piezas que forman el motor, por otra u otras que sean originales y sean entregadas por parte de IAME Spa., y que por consiguiente respeten el Reglamento y la Ficha Técnica.

1.6. En caso de duda o interpretación de la validez de las medidas, montaje o posible modificación de las piezas o elementos que componen el motor, en cualquier momento podrán ser analizadas por la empresa IAME Spa. o por alguno de sus técnicos, y se emitirá un informe técnico al respecto, el cual será definitivo e inapelable.

Artículo 2. SISTEMA DE UTILIZACION

2.1. El régimen de utilización de los motores es libre y serán propiedad de los propios pilotos o equipos, y deberán respetar siempre el Reglamento Técnico. Es obligación del concursante y del propio piloto, revisar en todo momento que el motor respete este Reglamento Técnico.

Artículo 3. RECAMBIOS

3.1. Todos los recambios tendrán que ser originales y fabricados por la fábrica IAME Spa. de manera expresa para este modelo de motor, el Parilla Puma 64cc. No está permitida ninguna modificación a ningún componente del motor y/o accesorios (juntas del cilindro, filtro de aire, tubo de escape, conjunto de arranque y/o eléctrico, bujía, colector de escape, batería, carburador, tornillo de la palomilla del carburador, motor o cualquiera de sus partes,...)

3.2. El carburador será de la marca Tillotson modelo HL-352 A y ninguna de sus partes podrá ser manipulada. Todos los repuestos tendrán que ser originales. Se permite

añadir una arandela a cada uno de los tornillos que regulan el paso de la gasolina al carburador, para facilitar así su manipulación.

Artículo 4. SISTEMA DE INYECCION Y/O PULVERIZACION

4.1. Cualquier tipo de inyección y/o pulverización de cualquier producto distinto al carburante autorizado para la carrera, o cualquier sistema que permita una inyección y/o pulverización del carburante autorizado a través de un sistema que no sea a través del carburador original, están totalmente prohibidos.

Artículo 5. SISTEMA ELECTRICO

5.1. El sistema de arranque y el sistema de alimentación eléctrico de los motores, así como todos sus componentes, tendrán que ser originales y respetar la Ficha de Homologación.

5.2. El sistema no podrá sufrir ninguna variación que le permita actuar de manera variable, y/o que pueda variar sus características de origen.

5.2.1. No está permitida ninguna modificación en: -El agujero destinado a la chaveta, tanto en el rotor como en el cigüeñal. -La chaveta de unión entre el rotor y el cigüeñal (si se desgasta, es responsabilidad del concursante el hecho de sustituirla con la finalidad de respetar el reglamento) -Agujeros y/o tornillos de sujeción del encendido al motor.

5.3. El sistema de encendido tendrá que estar fijado a través de todos sus elementos y se deberán respetar los puntos de sujeción originales.

5.4. Todos los componentes eléctricos del motor como por ejemplo la batería, el "relé" de arranque, los botones para la puesta en marcha, el cableado,... tendrán que ser los originales.

Artículo 6. FILTRO DE AIRE

6.1. Sólo se autoriza la utilización del filtro de aire que se entrega con el motor o, que sea entregado como repuesto original.

6.2. No se permite ninguna modificación al filtro original ni a la tobera de sujeción original.

6.3. La Tobera de sujeción del filtro al carburador, así como el adaptador del carburador a la tobera, tendrán que ir montados en su posición original y no podrán presentar ninguna manipulación, ni estar doblados, agujereados y/o manipulados.

6.4. La utilización de los filtros en las entradas de aire del filtro es opcional, pero estos, en el supuesto de ser utilizados, tendrán que ser siempre los originales.

Artículo 7. BUJIA

7.1. Se autoriza únicamente la marca de bujía NGK y en concreto sus modelos BR9EG y/o BR10EG. 8.2. La arandela de la bujía tendrá que ser la original y su utilización es obligatoria.

Artículo 8. TUBO DE DEPRESION

8.1. Sólo se autoriza la utilización del tubo de depresión que se entrega con el motor o bien que sea del mismo tipo y color, y que sea entregado como recambio original. 9.2. La longitud del tubo de depresión será libre.

8.2. No se puede utilizar ningún elemento que pueda interferir en el proceso de depresión

Artículo 9. COMBUSTIBLE Y ACEITE

9.1. Sólo se permite la utilización del combustible autorizado para cada carrera así como los aceites homologados por parte de la CIK

9.2. No está permitido utilizar ningún tipo de aditivo.

Artículo 10. RODAMIENTOS Y RETEN DE CIGUEÑAL

10.1. Sólo se autoriza la utilización de los rodamientos y/o retenes que se entregan con el motor o bien que sean del mismo tipo y que sean entregados como recambio original.

Artículo 11. CULATA

11.1. No se autoriza ningún tipo de manipulación en la culata ni tampoco su planeado, torneado, fresado,... del plano de unión de esta con el cilindro.

11.2. La medida del "Squish" tendrá que ser la original y se medirá con un estaño de grosor comprendido entre 1Mm. y 1,5 Mm. 12.3. No se permite la utilización de juntas de culata.

Artículo 12. CONTROLES TECNICOS

12.1 Todo control técnico se realizará según el sistema CIK o R.F.E.D.A., y en caso de duda podrá ser analizado y/o controlado por la fábrica IAME Spa o por alguno de sus técnicos, quienes emitirán un informe que será definitivo e inapelable.

Artículo 13. EMBRAGUE

13.1. Sólo se permite la utilización del embrague que se entrega con el motor o bien que sea del mismo tipo y que sea entregado como recambio original.

13.2. No se permite utilizar ningún tipo de material que no sea el original.

13.3. No se permite ningún tipo de manipulación al embrague original. En el momento de llegada a Parque Cerrado todas las medidas y figuras tendrán que ser estrictamente las mismas que en el momento de ser entregado el embrague original por parte de IAME Spa.

13.4. El embrague podrá ser controlado a través del sistema de control CIK.

13.5. No se permite tratar ninguna parte del embrague con ningún tipo de sustancia (gasolina, aceite, aditivo,...). En el momento antes de salir a disputar cualquier tanda oficial (entrenamientos cronometrados, mangas y/o finales) se podrá solicitar la limpieza y/o sustitución, en parque cerrado y por parte de los Comisarios Técnicos, de cualquier parte del conjunto embrague.

Artículo 14. PISTON

14.1. Sólo se permite la utilización del pistón que se entrega con el motor o bien que sea del mismo tipo y que sea entregado como recambio original.

14.2. Se permite la variación de la medida del diámetro del pistón, en relación a la medida de la camisa del cilindro, respetando siempre la originalidad del pistón y la medida que aparezca en el catálogo de recambios oficial, para adecuarlo a la tolerancia del pistón con la camisa del cilindro.

14.3 No se permite ningún tipo de manipulación del pistón (forma de la cúpula, la distancia al plano inferior, la manipulación de la falda inferior, agujerear su superficie.....) que pueda variar sus características originales.

Artículo 15. COLECTOR DE ESCAPE

15.1. Sólo se permite la utilización del colector de escape que se entrega con el motor o bien que sea del mismo tipo y que sea entregado como recambio original.

15.2. Cualquier tipo de manipulación, incluyendo el pulido de cualquiera de las partes de su superficie, está totalmente prohibida.

Artículo 16. CORONA Y PIÑÓN DE TRANSMISION

16.1. El piñón de transmisión tendrá que ser original y tendrá que figurar en el catálogo del distribuidor. Se permite utilizar o bien el piñón de 10 dientes o bien el de 11 dientes según criterio del participante.

16.2. El número de dientes de la corona de transmisión, la cual será del tipo "ministar", es libre según criterio del participante.

Artículo 17. PLACAS

17.1 Fondo amarillo numero negro.

ANEXO I K**RESUMEN DE PENALIZACIONES**

<u>Art.</u>	<u>Motivo</u>	<u>Ve</u> <u>z</u>	<u>Sanción</u>
3	Licencias. Carencia o uso fraudulento	Todas	T.N.A. y D.
4.3	Responsabilidad del concursante del cumplimiento de reglamentos por parte de personas relacionadas.	Todas	T.N.A. y D.
11	Entrenar o participar en las fechas prohibidas en este artículo	Todas	No autorizado a tomar la salida en el Meeting correspondiente
13	Incumplimiento de la normativa de los números de carrera y nombre del piloto	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
15.5	No estar localizable el concursante o su representante durante toda la duración del Meeting	Todas	50 €
15.7	No respetar las banderas de señalización	Todas	A Criterio de los Comisarios Deportivos
15.7	No atender bandera negra/naranja	Todas	Exclusión de la manga o carrera.
15.7	Salir a pista antes de la autorización de los Comisarios Técnicos	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
15.8	No atender la bandera azul y roja	Todas	Exclusión de la carrera. A criterio de los Comisarios Deportivos
16.2	Causar un incidente. Conducción antideportiva	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta Exclusión del Meeting)
29	Incumplir normas del organizador en entrenamientos privados.	1ª 2ª 3ª	Multa Multa Multa
17.1	Instalar y/o utilizar sistemas de telemetría u otros	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, hasta Exclusión del Meeting)
17.2.	No conservar los aparatos oficiales de cronometraje	Todas	600 €
18.4	Incorrecta utilización de los pases	1ª 2ª 3ª (Meeting)	50 € 100 € 200 €
18.5	Utilizar aparatos que produzcan llamas o chispas	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
18.6	Circular con motocicletas, scooters, etc.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (Mínimo 50 €)
19.1.1.	Conducir en dirección contraria a la carrera	Todas	Exclusión del Meeting
19.1.2	Llevar herramientas o repuestos, así como reparar con herramientas, incumpliendo lo establecido en el artículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y exclusión en la Manga o Carrera)
19.1.3	Repostar en un lugar distinto al autorizado	Entren. Carrera	Anulación de Tiempos Exclusión
30.1.2j	Realizar entrenamientos otros pilotos	Todas	Envío al T.N.A. y D.
19.1.4.	No disponer del extintor de 3 Kg.	Todas 1ª 2ª 3ª	A criterio de los Comisarios Deportivos. Multa Multa Multa
19.1.5.	Abandonar el Circuito sin autorización	Todas	100 €
19.1.6	No pasar el reconocimiento médico o reincorporarse sin autorización	Entren. (Manga y/o Carrera)	No autorizado a tomar la salida o anulación de tiempos Exclusión

19.2.1	No circular con las debidas precauciones	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
19.2.2.	Recibir ayuda del mecánico	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, hasta exclusión del Meeting)
19.3.1.	No respetar las indicaciones de los Oficiales	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y exclusión en la Manga o Carrera)
19.3.2.1.	Circular fuera de la pista, en las condiciones establecidas en este artículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
19.3.2.2.	No avisar de su intención de abandonar la pista, o abandonaría entrañando peligro	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
19.3.2.3	Empujar el Kart para cruzar la línea de llegada	Todas	Exclusión de la Manga o Carrera
19.3.2.4.	Reparar con herramientas fuera del Área de reparación	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y exclusión en la Manga o Carrera)
19.4.2.	Reemprender la marcha con ayuda exterior	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y exclusión en la Manga o Carrera)
19.4.3.	Reincorporarse a la pista entorpeciendo a los otros pilotos	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
19.4.4.	No sacar el kart de pista y/o entorpecimiento a los comisarios para hacerlo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos.
19.4.5.	Arrancar el Kart con motivo de haber recibido ayuda externa	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta exclusión del Meeting)
19.4.6.	No seguir las instrucciones de los oficiales	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
19.5.1.	No ceder el paso	Todas	A Criterio de los Comisarios Deportivos
19.5.2.	Conducir fuera de los límites indicados en este artículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Exclusión de la prueba
19.5.2.	Repetición de maniobras prohibidas en este artículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta Exclusión del Meeting)
19.5.3	Realizar maniobras de obstrucción. Rodar constantemente juntos o adoptar una formación de abanico.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
19.5.4	No respetar la bandera azul	Todas	
19.5.6.	Repetición de faltas graves, o falta de dominio del vehículo.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta Exclusión del Meeting)
19.5.7.	Efectuar más de un cambio de dirección para evitar ser adelantados	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos pudiendo llegar a la exclusión de la prueba
22.1	Pasar las verificaciones fuera del horario previsto (con autorización de los Comisarios Deportivos	Todas	30 €
20	No pasar las verificaciones administrativas	Todas	No autorizado a tomar la salida
22.2.3	Incumplimiento del precintaje del material	Entren. Manga	Anulación de tiempos y salida último lugar. Exclusión de la manga
21	No pasar las verificaciones técnicas previas	Todas	No autorizado a tomar la salida o exclusión
22.2.1	No llevar colocados los números y la publicidad	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos

22.2.2.	No cumplimentar en su totalidad el "Pasaporte Técnico"	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
22.2.11	Cambio de material	Todas	Exclusión
	Reglamento Técnico	Entren. Manga y/o carrera	Anulación de tiempos y salida en último lugar Exclusión de la manga y/o carrera
23.1	Acceder a Boxes por un lugar distinto al establecido en este artículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
23.2.	Recibir ayuda externa a partir de la línea amarilla	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (Desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta Exclusión del Meeting)
23.9	Normas de parque de gasolina		
23.9.7	Procedimiento parque de gasolina		
23.9.9	Normas de parque de neumaticos.		
24.1.	No asistir al Briefing durante la temporada	1ª 2ª 3ª	60 € 120 € No autorizado a tomar la salida
28.3.	Utilizar neumáticos slicks y lluvia simultáneamente.	Entren. Manga/ carrera	No autorizado a tomar la salida. Anulación de tiempos Exclusión en la Manga
33.2.3	Recibir ayuda en el lugar prohibido de este artículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, hasta exclusión del Meeting)
33.1.6	Recibir ayuda exterior una vez tomada la salida en la vuelta de formación	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, hasta exclusión del Meeting)
33.2.2	Recibir ayuda exterior en el momento de mostrar el Director la bandera verde, o no mantener el orden indicado en este artículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta Exclusión del Meeting)
33.2.4	No respetar lo indicado en este artículo para la vuelta de formación	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
33.2.5	Recuperar posición tras la línea roja	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
33.2.7	Intentar arrancar el Kart un piloto que se haya detenido durante la vuelta de formación y antes de que haya pasado el pelotón, o –una vez pasado este- recuperar su posición poniendo en peligro la seguridad de otros.	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y exclusión en la Manga o Carrera)
33.2.8	Incumplir lo establecido en este artículo	Todas	Exclusión de la Manga o carrera
33.2.9	Recuperar su posición por una vía distinta a la empleada para la carrera	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
33.3 33.4 33.5	Salida. Infracción al procedimiento de salida Comportamientos que impidan dar la salida Infracción grave al procedimiento de salida	Todas	Mínimo de 10 seg Aumento de 5 seg o múltiplos, pudiendo llegar hasta la exclusión.
33.3.8.	Recibir asistencia exterior	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y exclusión en la Manga o Carrera)
33.5.3.	No obedecer las instrucciones de los oficiales	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
36.3.1.1	Adelantar en bandera roja	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y exclusión en la Manga o Carrera)

19.1.2	Trabajar fuera del Área de reparación	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
22.1.2.	Utilizar un kart o motor de reserva	Todas	Exclusión del Meeting
20	No facilitar la verificación	Todas	Exclusión
38.5	No llevar el Kart en el momento y lugares establecidos en este artículo	Entren.	Anulación de tiempos
		Manga y/o carrera	Exclusión de la manga y/o de la carrera
38.6	Retirar el Kart antes de la apertura del Parque Cerrado	Entren Mangas/Carrera	Anulación de tiempos Exclusión manga / Carrera