

CAMPEONATO DE KARTING FACM 2010

REGLAMENTO DEPORTIVO

ARTÍCULO 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente Reglamento General es aplicación obligatoria para las pruebas de karting que se celebren en CASTILLA LA MANCHA.

ARTÍCULO 2. CATEGORIAS - CAMPEONATOS

Se establecen las siguientes categorías en el Campeonato de Karting, para pilotos, con las edades indicadas:

- ' *Alevín.*
- *Cadete.*
- ' *KF3.*
- *Rotax Max*
- *Rotax DD2*
- *CupX30*
- *KZ2*

ARTÍCULO 3. REGLAMENTACION Y CONDICIONES GENERALES

- 3.1. Todos los concursantes y deportistas participantes 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:*
- *Las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de la FACM.*
 - *El presente Reglamento Deportivo y Técnico de la FACM*
 - *Las Prescripciones Comunes a Campeonatos, Copas y Trofeos de España vigentes. (que sean de aplicación)*
 - *Los Reglamentos Generales, Específicos y Técnicos de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España de Karting vigentes. (que sean de aplicación)*
 - *Reglamento Particular de la prueba.*
- 3.2. El Código Deportivo Internacional será de aplicación -con carácter prioritario- en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.*
- 3.3. 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.*

ARTÍCULO 4. ASPIRANTES | LICENCIAS

- 4.1. El Campeonato de la FACM de Karting está reservados exclusivamente, a Concursantes, Conductores y Asistencias cuya licencia haya sido expedida por la Real Federación Española de Automovilismo.*



- 4.2. *Todos los equipos participantes deberán poseer licencia de Concursante y Piloto/Conductor. Asimismo todas las personas que realicen labores en los Parques de Trabajo o Zona de Boxes y Pit, deberán estar obligatoriamente en posesión de la licencia de Asistencia vigente,*
- 4.3. *Las licencias indicadas por la R.F.E.d.A específicas para karting, sólo serán válidas para pruebas de karting, sin embargo, aquellas otras licencias expedidas para automovilismo, serán también admitidas en pruebas de karting, excepto la de piloto/conductor, que únicamente será válida, si la R.F.E.d.A. lo autoriza expresamente a petición del interesado.*
- 4.4. **ARTÍCULO 5. VEHÍCULOS ADMITIDOS**

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

ARTÍCULO 6. INSCRIPCIONES Y PREMIOS POR PRUEBA

6.1. Inscripciones.

El plazo de inscripción se cerrará, como máximo, el jueves anterior de la celebración de la prueba, a las 20,00 horas. Si se realizase alguna inscripción posterior a las 20.00 H del Jueves serán admitidas hasta las 14.00 H. del Sábado pagando el doble de los derechos de inscripción.

Se formalizaran mediante el impreso de Solicitud de Inscripción oficial, debidamente cumplimentado por el concursante,

6.2. Derechos de inscripción.

En las pruebas puntuables que se celebren dentro del ámbito de la Comunidad de CASTILLA LA MANCHA, los derechos de inscripción se fijan en un máximo de cien euros

(100.-), los cuales deber ser abonados en el momento de presentar la solicitud de inscripción.

- 6.3 *Se podrán admitir inscripciones por fax, siempre que lleguen antes de la hora y fecha de cierre, tengan todos los datos cumplimentados y legibles y se adjunte copia de la transferencia de los derechos de inscripción. En caso contrario será considerara nula e invalidada.*

6.4. Trofeos

6.4.1. *Para cada meeting que se celebre, el organizador deberá entregar, como mínimo, un trofeo para cada uno de los tres primeros pilotos clasificados en cada una de las categorías indicadas en el Art. 2,*

6.4.2. *Es obligatoria la asistencia de los pilotos con derecho a trofeos, en la ceremonia de entrega de premios en el podium.*



ARTÍCULO 7. PRUEBAS PUNTUABLES

Para el Campeonato de Karting serán consideradas puntuables todas las pruebas que se celebren. Así mismo se descontará una de las pruebas en la que se halla participado, cuando el campeonato tenga más de cinco.

Para la Clasificación Final del Campeonato, se sumarán todos los resultados obtenidos, para optar a dicha clasificación final será imprescindible haber participado como mínimo en la mitad más una de las pruebas celebradas.

ARTICULO 8. CALENDARIO DE PRUEBAS

A principio de cada temporada se confeccionará un Calendario de pruebas puntuables para los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FACM, de las distintas especialidades convocadas.

Dicho calendario podrá ser modificado y actualizado, en función del desarrollo de la temporada, comunicándose dichos cambios en el Tablón de Avisos de la Secretaría de la FACM así como en la página web, donde los participantes deberán consultar periódicamente para informarse de los mismos.

ARTICULO 9. NUMEROS DE CARRERA

9.1. Los números para el presente Campeonato se adjudicarán conforme a las clasificaciones de la categoría en la edición anterior, o petición expresa del piloto o Concurante. Los pilotos nuevos en la categoría tendrán que llevar los números siguientes al último clasificado de dicha clasificación. En cualquiera de los dos casos, los equipos deberán confirmar su número correspondiente con la FACM, antes de la participación en su primera prueba, siendo responsabilidad del concursante mantener el número durante la temporada. Los dorsales seguirán el siguiente orden:

Alevin: del n°1 al n°49

Cadete: del n°50 al n°99

KF3: del n°100 al n°149

X30: del n°150 al n°199

Rotax Max: del n° 200 al n° 249

Rotax DD2: del n°250 al n°299

KZ2: del n°300 al n°349

ARTICULO 10. CRONOMETRAJE - TELEMETRÍA

10.1. 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 la prueba, salvo los 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.



- 10.3. *La conservación de los aparatos oficiales de cronometraje instalados en los karts para poder realizar el cronometraje, es responsabilidad del concursante.*
- 10.4. *Los aparatos oficiales de cronometraje (transponder), deben estar situados obligatoriamente en la parte exterior trasera del asiento del piloto.*
- 10.5. *Será obligatorio para los concursantes, (en el caso de que no sea de su propiedad) entregar el transponder a la finalización del Meeting.*

ARTICULO 11. COMPOSICION DE LAS PRUEBAS

- 11.1. *Todas las pruebas constaran de Verificaciones Administrativas y Técnicas, Entrenamientos Oficiales no Cronometrados, Briefing, Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Carrera 1 y Carrera 2, y Entrega de Premios por cada categoría convocada.*
- 11.2. *Para todas las categorías, deberá haber un mínimo de 5 pilotos verificados para que tengan carreras independientes, agrupándose en caso contrario según decisión de los CCDD.*
- 11.4. *En el caso de que varias categorías tuvieran que participar juntas, (art. 11.2) tendrán clasificaciones independientes por cada una de las carreras.*

ARTICULO 12. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

Antes de estar Autorizados a tomar parte en los Entrenamientos los participantes deberán efectuar las Verificaciones Administrativas (control de licencias, etc.) siendo penalizados en caso contrario.

ARTICULO 13. VERIFICACIONES TECNICAS Y ENTRENAMIENTOS NO CRONOMETRADOS

- 13.1. *Una vez efectuadas las verificaciones administrativas y antes de salir a pista para los Entrenamiento Oficiales no Cronometrados, los participantes deberán presentarse a las Verificaciones Técnicas Previas, para la identificación, control y/o precintaje del material a utilizar en la prueba.
Los participantes y concursantes serán responsables de esta circunstancia y no salir a pista sin la autorización o visto bueno de los comisarios responsables.*
- 13.2. *Por cada categoría, o grupo de categorías que participen juntas, se realizarán tandas de Entrenamientos Oficiales no Cronometrados, de una duración de 10 minutos mínimo.*



ARTICULO 14. ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS

Los Entrenamientos Oficiales Cronometrados se realizarán, dependiendo de la disponibilidad del circuito a dos vueltas cronometradas individualmente o a una tanda conjunta de 10 cronometrados.

14.1. Dos vueltas cronometradas:

14.1.1. Cada piloto podrá realizar dos vueltas cronometradas, precedida por una de lanzamiento. Realizándose individualmente en tandas de varios pilotos, al criterio del Director de Carrera.

14.1.2. Se realizarán por orden de dorsal, pasando al último lugar de la parrilla, sin hacer cronos, quien no esté colocado en su posición de preparrilla al inicio de su serie.

14.1.3. El piloto que no logre tomar la bandera nacional (inicio de la primera vuelta cronometrada) podrá, previa autorización del Director de Carrera, retomar los entrenamientos cronometrados en el último lugar de la preparrilla de su categoría.

14.1.4. Si en alguna de las vueltas cronometradas se le parase el kart a algún piloto, deberá situarlo de tal manera que no obstaculice la pista, y no reiniciará la marcha hasta ser autorizado por el Director de Carrera y no entorpecer la marcha del siguiente piloto, pudiendo ser penalizado.

14.1.5. Si un piloto viese reducida su marcha al alcanzar a otro participante en alguna de las vueltas cronometradas, podrá solicitar al Director de Carrera la repetición de **una** vuelta cronometrada al finalizar el turno del último piloto de su categoría. Esta decisión también podrá ser adoptada de oficio.

14.2. Una tanda de 10 minutos, cronometrándose todas las vueltas realizadas.

14.2.1. . Todo piloto que una vez tomada la salida se detenga por cualquier razón, se detiene en el Área de Reparación o Parque de Llegada, se considerará que ha finalizado sus Entrenamientos y no le será permitido reincorporarse a los mismos.

14.2. En cualquier de los dos casos, se tendrá en consideración la vuelta mas rápida de cada piloto; y en caso de empate, la segunda.

ARTICULO 15. CARRERAS - SALIDAS

15.1. Las parrillas de salida, para la **Carrera 1** se organizarán según los resultados cronometrados obtenidos previamente, y para la **Carrera 2** se organizará según los resultados obtenidos en la carrera 1.

15.2. El número de vueltas en cada Carrera será ,determinado en virtud de la longitud del circuito.

15.3. La salida de las carreras en todas las categorías podrá ser lanzada o parada a criterio del Director de Carrera y se realizará mediante vueltas neutralizadas en las que los pilotos, a marcha moderada, conservarán su posición inicial.



- 15.4.** No se podrá calentar los neumáticos haciendo **zig-zag**, y se prohíbe la aceleración brusca hasta que el Director de Carrera haya dado la salida con la pertinente bandera o semáforo.
- 15.5.** Los dos pilotos de cabeza son los responsables de la buena marcha de la salida. Podrá ser amonestado cualquier piloto que se adelante a la salida siendo penalizado por los comisarios deportivos por esta infracción desde 10 segundos, hasta exclusión.
- 15.6.** Todo piloto que no pueda mantener su posición en el seno del pelotón durante la vuelta de formación, podrá intentar recuperar su posición asignada con la condición de que efectue esa maniobra de una forma prudente y terminar de recuperarla antes de traspasar la línea roja (pintada en la pista o delimitada por conos), y el resto de pilotos deberá facilitar esa operación cediendo el paso.
- 15.7.** Si un piloto se detiene durante la vuelta de formación, no podrá nunca iniciar la marcha hasta ser superado por todo el pelotón. Excepcionalmente, el Director de Carrera podrá incrementar el número de vueltas de formación o reiniciar el proceso de salida al considerar que un piloto ha tenido que parar o ha perdido su puesto por culpa de otro participante.
- 15.8.** Todo piloto al que se le pare el motor durante la carrera, deberá situar el kart de tal manera que no obstaculice su normal desarrollo. En caso de querer reanudar la marcha, deberá hacerlo por sus propios medios, no entorpeciendo la marcha de los demás participantes, haciéndolo por el lado opuesto a la trazada habitual.
- 15.9.** Al piloto que infrinja alguno de los puntos anteriores, se le podrá mostrar bandera negra, debiendo retirarse de la carrera a Boxes y presentarse al término de la carrera ante el Director de Carrera.

15.10. ARTICULO 16. PUNTUACIONES

16.1. Por cada meeting se establecerá una Clasificación General, que será el resultado de la suma de puntos obtenidos de las dos carreras, se puntuarán según el baremo que hay a continuación, para cada una de las Categorías indicadas en el Art. 2, en caso de empate a puntos se resolverá mediante la vuelta rápida de la primera manga. Con los participantes que puntúen al Campeonato de la FACM, los puntos a aplicar en ambas carreras y luego en la clasificación final se adjudicarán de acuerdo con el siguiente baremo:

1º clasificado..	15 puntos	4º clasificado..	9 puntos
2º clasificado..	12 puntos	5º clasificado..	8 puntos
3º clasificado..	10 puntos	6º clasificado..	7 puntos

Y así sucesivamente en función decreciente, hasta el 12º clasificados, que obtendrán 1 punto, excepto los pilotos no clasificados o excluidos que se les adjudicará 0 puntos.

- 16.3.** Para Clasificarse y puntuar en cada carrera es necesario haber realizado, al menos, el 50%, de las vueltas sin necesidad de haber pasado por la línea de meta. Todo piloto tendrá que dirigirse con su Kart a la báscula de pesaje para poder clasificarse en la carrera, y dejar el kart en parque cerrado para su verificación y a disposición de los técnicos.



ARTICULO 17. PENALIZACIONES Y RECLAMACIONES

17.1. *La exclusión por motivos deportivos o técnicos supone para el piloto la puntuación cero (0), debiendo sumarse a la Clasificación Final del Campeonato.*

En caso de reincidencia, por exclusión técnica, además del 0, se le penalizara sin poder correr las dos Pruebas siguientes del Campeonato.

17.2. *La penalización por conducción antideportiva, por infracción en el procedimiento de salida, o por alguna falta en el transcurso de la prueba, y a criterio de los comisarios deportivos puede ser desde 10 segundos hasta la exclusión.*

17.3. *Las penalizaciones de (parada en el Pit-lane) y la de (paso a través del Pit-lane) no son susceptibles de apelación.*

17.4. *Las reclamaciones o apelaciones no podrán presentarse individualmente por un piloto, sino que deberán formalizarse a través de su concursante inscrito.*

17.5. *Si un concursante fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la sesión de Entrenamientos, o de la Carrera 1, se precintará si ha lugar- el sujeto de la verificación misma, reenviando la inspección material al término de la Carrera 2. El concursante acepta expresamente que la eventual exclusión de la clasificación de la sesión de Entrenamientos, de la Carrera 1 conlleva también la exclusión de la Carrera 2, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la exclusión hayan sido cambiadas después de la sesión de Entrenamientos o de la Carrera 1, en cuyo caso, deberá haberlo notificado antes de efectuar la sustitución a los Comisarios Técnicos. De igual criterio y modo si es excluido de la Carrera 2, por verificación técnica, será excluido de la Carrera 1 y de la clasificación de la sesión de entrenamientos.*

17.6. *El plazo de reclamación será de 10 minutos tras la publicación de las Clasificaciones Provisionales, firmadas por el Director de Carrera de los cronos y Carrera 1, y de 30 minutos tras la publicación de la Carrera 2. Asimismo, cada reclamación deberá ser acompañada por una caución de 300 Euros.*

ARTICULO 18. INFORMACION, COMUNICADOS Y ANEXOS.

El presente Reglamento Deportivo y Técnico del Campeonato de Karting, podrá ser modificado mediante Comunicados, Complementos y/o Anexos.

Dichas modificaciones se publicarán en el Tablón de Avisos de la Secretaria de la FACM así como en la página web: www.facm.es donde los participantes deberán consultar periódicamente para informarse de las mismas.



REGLAMENTO TÉCNICO

ARTICULO 1. MATERIAL A UTILIZAR

- 1.1. *Cada participante solo podrá verificar y utilizar la marca de chasis y motor indicado en el Boletín de Inscripción.*
- 1.2. *Por cada prueba sólo se podrá utilizar y verificar un (1) chasis y dos (2) motores durante todo el meeting, entrenamientos y carreras.*

El cambio de motor deberá ser comunicado a los Comisarios Técnicos.

ARTICULO 2. CHASIS

En todas las categorías se admitirán chasis con la Homologación caducada, de tres años atrás, pero puestos al día, eso quiere decir con las especificaciones de seguridad vigente en la actualidad como (pontones, barras, llantas, porta números, filtro, Spoiler, deposito).

ARTICULO 3. MOTORES

Todos los motores deberán estar de acuerdo con las especificaciones técnicas de cada fabricante y las medidas indicadas en la ficha de Homologación y/o en las prescripciones de cada categoría.

Los motores de Cadete, Alevín , deben ser utilizados con repuestos y accesorios originales. Las fotos y descripciones de las Fichas de Homologación servirán para la identificación de las piezas. Pudiéndose utilizar además la comparativa con repuestos originales y nuevos.

ARTICULO 4. NEUMATICOS

- 4.1. *. Para todas las categorías se permitirá un máximo de dos juegos de neumáticos slick para todo el campeonato, excepto KZ2 que se permitirá un juego por meeting.*
- 4.2. *Los neumáticos slick a utilizar estarán reflejados en cada reglamento técnico de cada categoría.*



4.3 Para todas las categorías los neumáticos de agua son libres los deberán de aportar cada piloto y los marcaran los CCTT para la carrera, bajo ningún concepto se podrán montar neumáticos mixtos, de lluvia y slicks en un mismo kart.

4.4. En la primera prueba del Campeonato que participe cada piloto montara obligatoriamente neumáticos slick nuevos, siendo marcados por los CCTT.

En el resto de carreras será opcional, correr las carreras con neumáticos nuevos o con los neumáticos usados, **marcados de la anterior carrera**, esto es al criterio de su concursante.

4.5. El organizador no tiene ninguna obligación de disponer de neumáticos para la venta, por lo que el concursante podrá adquirirlos a cualquier proveedor, siempre y cuando cumpla con el tipo y la especificación del neumático reflejado en los reglamentos técnicos de cada categoría.

ARTICULO 5. GASOLINA / CARBURANTE

El carburante deberá estar exclusivamente constituido por una mezcla de gasolina comercial sin plomo y aceite.

Por combustible comercial, a utilizarse en las competiciones de karting, se 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.

Asimismo la organización se reserva el derecho de tomar muestras con objeto de analizar el carburante usado.

El aceite a utilizar será homologado CIK/FIA de venta libre. Está estrictamente prohibida la adición de cualquier aditivo que modifique la composición del carburante de base.

ARTICULO 6. 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)

Está permitido ajustar el peso del kart por medio de uno o varios lastres o plomos 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.

La falta de peso, hasta 1 kilo menos del mínimo obligatorio supondrá una penalización de 20 segundos, en la clasificación, y la falta superior a 1 kilo, la exclusión, de la carrera que ha participado o de los éntrenos en su caso.



ARTICULO 7. VARIOS

- 7.1. Los cascos de motociclismo, automovilismo y Karting podrán ser usados en el Campeonato, así como los monos que tengan la última Homologación caducada podrán ser usados.*
- 7.2. Será obligatorio garantizar en el kart un sistema de doble cable de freno.*
- 7.3. Los paragolpes largos traseros serán los homologados para cada chasis y categoría.*
- 7.4. Como medida de seguridad, será obligatorio el uso de pontones laterales y frontales según normas C.I.K. Estos pontones laterales no podrán sobresalir del cuadrilátero formalizado al encuadrar horizontalmente los cuatro neumáticos por la parte exterior de los mismos a la altura de los ejes (ruedas delanteras sin dirección forzada), salvo que se trate de una carrera declarada en lluvia.*
- 7.5. Se hará de oficio la verificación técnica de los tres primeros clasificados de cada categoría (en cualquier carrera los técnicos podrán verificar un cuarto kart a criterio de los Comisarios Deportivos).*
- 7.6. En Alevín, Cadete , están permitido dos sensores, vueltas de motor y toma de tiempo.*
- En el resto de categorías, están permitidos los sensores indicados en el Reglamento Técnico Nacional.*
- 7.7. Todo lo que no esté expresamente autorizado, estará prohibido. Asimismo cualquier aspecto técnico que no quede regulado por este Reglamento, se regirá conforme al Reglamento Técnico de Karting de la R.F.E.d.A.*



ARTICULO 8. Categoría: ALEVIN

8.1. Motor: Comer W-80. Homologado por la R.F.E.d.A, con material de repuesto original.

El volumen de la cámara de combustión del **Puma 64** será de **6,6 cc** mínimo, los grados de admisión **147°** máximo, y los de escape **157°** máximo, los grados del transfer de carga **120°± 1,5°**.

El volumen de la cámara de combustión del **W-80** será de **8,5 cc** mínimo, los grados de admisión **134°** máximo, y los de escape **153°** máximo, los grados del transfer de carga **124°** máximo, (la junta de cilindro es libre para poder llegar a estas medidas). Medidas según ficha de homologación.

8.2. Chasis: Homologados por la R.F.E.d.A., respetando las siguientes medidas:

' Distancia entre ejes: 90 cm. ± 5 mm.

• Ancho de vía: máximo 1.200 mm

Freno y eje trasero: Freno mecánico, o hidráulico, con disco sólido o taladrado no refrigerado y magnético, y operativo en el eje trasero, magnético de 25 mm de diámetro, no hueco.

8.3. Llantas: Aluminio. El ancho de la garganta interior de la llanta sin neumático deberá ser:

Delanteras: 100 a 110 mm. Traseras: 130 a 140 mm.

8.4. Neumáticos: Maxxis Rookie Cadete. Máximo dos juegos para el campeonato

' Delantero. 10x4.00x5. Trasera. 11 x 5.00 x 5.

8.6. Bujías: Bosch **WKA 225 T C**, **W2AS** o equivalente.

8.7. Encendido W-80: Bosch, Ducatti, modelos KDT-1 o Shem G.A. y **G.A-6** (monopieza; sin mecanismo alguno de regulación).

Encendido Puma 64: Selettra 2 polos nº de homologación 36/A/09

8.8. Peso Mínimo: **98 Kg** Motor Comet, **105 Kg.** Motor Puma

8.9. Carburador: El original que monta Comer, y determinado en la ficha de Homologación del motor, Tillotson con venturi Máximo de 16 mm de diámetro.

8.10. El original que monta Puma, y determinado en la ficha de Homologación del motor, Tillotson mod. HL-352 A con venturi Máximo de 16 mm de diámetro.

8.11. Corona: **80 u 86** dientes y piñón de **12** dientes mini.

8.12. Placas: Fondo Amarillo. Numero Negro

8.13. Se autorizan elementos o repuestos del chasis no original solamente para hacer cumplir las condiciones técnicas específicas, así como la utilización de excéntricas en las manguetas para modificar los ángulos.



ARTICULO 9. Categoría: CADETE,

9.1. Motor.

9.1.1.- Homologación

- *Motor Homologado por la RFEDA, Puma 85 - TAG España, fabricado por IAME, y comercializado en España por los distribuidores nombrados, y conforme con las prescripciones generales del Reglamento Técnico Nacional y a la Ficha de Homologación y sus Anexos.*
- ' *Las piezas que componen el motor homologado, deben ser de origen, a excepción de las modificaciones expresamente autorizadas por el presente Reglamento o el Reglamento Nacional. Su identificación se deberá hacer o bien mediante las fotos, dibujos y dimensiones de su ficha de homologación o bien por comparación con una pieza de origen. Las únicas diferencias entre dos piezas de origen, por dispersión en la calidad de fabricación, serán reflejadas como tolerancias en la Ficha de Homologación.*

9.1.2. Carburador, Silencioso de Admisión, Escape, Sistema de Encendido y Embrague serán según Ficha de Homologación.

9.1.3. Bujía

- *Marca. Únicamente están autorizadas las bujías: Bosch, grado termico WO8CS, WO7CS y WO6CS; y NGK, grado térmico BR9EG, BR10EG y BR11EG.*
- *Dimensiones de la bujía (rosca x longitud) 14/125x18, 5 mm. La pipa de bujía, solo deberá cumplir la misión de transmisión de corriente a la bujía, sin ningún sistema de pueda alterar, ampliar o disminuir la misma.*

9.1.4. Transmisión

- *El piñón de salida será z10 ó z11 dientes paso mini. Corona de desarrollo libre.*

9.2. Chasis

- *Chasis Homologados RFE dA en el periodo actual. 2007/2010. y las siguientes características:*
- *Distancia entre ejes, 950 mm. +/- 5 mm y ancho de vías máximo 1.200 mm.*
- *No están autorizados los sistemas de barras estabilizado ras amoviles.*
- *No están autorizadas las aleaciones compuestas de magnesio u otros metales ligeros. Ejemplo de aleación ligera: Electrón*
- *Eje trasero magnético de diámetro de 30 mm., y longitud máxima de 1.060 mm.*
- *Freno Mecánico o Hidráulico, actuando exclusivamente en las ruedas traseras.*

9.3. Llantas

- *En aluminio; El sistema de retención delantero o trasero es opcional, estando prohibido los distanciadores entre el neumático y el borde de la llanta.*
- *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.*

9.4. Neumáticos: *Maxxis Rookie Cadete. Máximo dos juegos para el campeonato*

- ' *Delantero. 10x4.00x5.*
- Trasera. 11 x 5.00 x 5.*
- El neumático de agua: es Libre*

9.5. Peso Mínimo: *115 Kg.*

9.6. Placas: *Fondo Amarillo. Numero Negro.*



ARTICULO 10. Categoría: KF3, (JUNIOR)

10.1. Motor homologado en KF-4 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 medidos de acuerdo al método descrito en el anexo 1 b 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 libre.*
- *Sistema de encendido homologado limitado a 14.000 rpm.*

10.2. Chasis: Homologados por la C.I.K-F.I.A. o RFEa, con **ancho máximo de vía trasera de 136 cm.** y sin sistema de frenado en las ruedas delanteras.

10.3. Neumáticos: **Vega verde FH o XH** Máximo dos juegos para el campeonato

- *Delantero. 10 x 4.60 x 5.*
- *Trasero. 11x6.50x5.*

10.4. Llantas: Homologadas C.I.K.- F.I.A. con tornillos de fijación en delanteras y traseras para que no desllanten. El ancho máximo de la una rueda trasera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 185 m/m y 135 m/m para las delanteras

10.5. Peso: Mínimo **145 kg.**

10.6. Placas: Fondo Amarillo. Numero Negro.



ARTICULO 11. Categoría: Rotax Max

Todo lo relacionado a la reglamentación técnica, se rige según lo recogido en el reglamento técnico ROTAX MAX CHALLENGE 2010

11.1 Neumáticos: Mojo D2

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

11.2 Peso: Mínimo 165 kg.

11.3 Placas: Fondo Amarillo. Numero Negro.

ARTICULO 12. Categoría: Rotax DD2

Todo lo relacionado a la reglamentación técnica, se rige según lo recogido en el reglamento técnico ROTAX MAX CHALLENGE 2010

13.4. Neumáticos: Mojo D3

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

13.5. Peso: Mínimo 173 Kg.

13.6. Placas: Fondo Amarillo. Numero Negro



ARTICULO 13. Categoría: KZ2

13.1 Motor y escape: Monocilíndrico de **125 cc**, como máximo de cilindrada, homologado C.I.K. admisión por flappers y refrigeración líquida solo por (H2O). Cambio de 3 velocidades mínimo y de 6 máximos, con embrague en seco o en aceite. Serán motores de producción en serie y descritos en el catálogo de fabricación del fabricante, con ficha de Homologación autorizada por la C.I.K. Volumen de la cámara de combustión, **11 cc** mínimo. Los grados del escape **199°** máximo.

13.2 Chasis y llantas: Homologados por la C.I.K. o RFEdA con los tornillos en las llantas delanteras y traseras para que no desllanten, el máximo de ancho de las llantas con los neumáticos montados es:

- Delantera: 135 m/m
- Trasera: 215 m/m

13.3 Neumáticos: Vega Blanca XM Máximo un Juego por meeting

- Delantero. 10x4.60x5.
- ' Trasero. 11 x 7.10 x 5.

13.4. Carburador y Filtro de aire: Homologados por la C.I.K. y el carburador de aluminio con difusor de **30 mm** de diámetro de venturi, máximo.

13.5. El ancho de la vía trasera: es de **140 cm**.

13.6. Peso: Mínimo **175 kg**.

13.7. Placas: Fondo Amarillo. Numero Negro.

ARTICULO 14. Categoría: X30

14.1 Motor: Motor homologado por la RFEDA, y conforme a las especificaciones generales del reglamento técnico y la ficha técnica del motor x-30.

14.2 Chasis: Homologado por la C.I.K. para las categorías KF2, KF3 o KZ2, o bien con homologación 2004-2006 para ICA, ICA-J o ICC ya sea CIK o RFEDA.

14.3 Neumaticos: Vega Verde SL3 Máximo dos juegos para el campeonato.

Delantero: 10x4.60x5

Trasero: 11x 7,10x5

14.4 Peso: Minimo 162 Kg.

14.5 Placas: Fondo Amarillo. Numero Negro.

