

REGLAMENTO TÉCNICO DE KARTING **DE LA COMUNIDAD VALENCIANA 2009**

El presente Reglamento Técnico será de obligado cumplimiento en todos los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de la Comunidad Valenciana de Karting 2009.

Art.1. DEFINICIONES

1.1. Definición de un Kart

Un kart es un vehículo terrestre monoplaza 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 cm^3 considerando el n° "pi" de valor 3,1416.

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

l = carrera del pistón.

$N = n^\circ$ 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 precompresión 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 un a 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 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 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 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 sólo mediante los neumáticos:

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

Si existen

- parte de conexión delante -detrás.

2.5.3. Requisitos

Todas las partes principales del chasis deben estar sólidamente conexas 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 nº1 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. Las arandelas deben ser de ala ancha.

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 está compuesta de todas las partes del kart que están en contacto con el aire, a excepción de las partes mecánicas, 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. (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 las ruedas delanteras.
- 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 y/o por la F.A.C.V.
- 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.
- 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) 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.

Para todas las categorías si n caja de cambios es obligatoria la utilización de una protección que cubra totalmente la corona cadena y piñón.

2.11. Suspensión

Todo dispositivo de suspensión, elástico o articulado está prohibido.

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

2.12. Frenos

Los frenos deben estar homologados por CIK -FIA. Excepto KF1, Alevín y Cadete. 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 KF3, 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 cajas de cambios deben actuar en las cuatro 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.

Para todas las categorías es obligatorio la utilización de una pieza de protección eficaz (en teflón, nylon, Delrin, fibra de carbono, Kevlar o Rislán), para los discos de freno que sobresalgan del plano inferior de los tubos principales del chasis. Esta protección deberá de ser posicionada a los lados en relación al disco en el eje longitudinal del chasis o de bajo del disco.

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 (Dibujo técnico nº 8).

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". La utilización de llantas según el Reglamento CIK es obligatorio. (Dibujo Técnico nº 4)

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 asimétricos 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 los 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, y no 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.

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.

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 e 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.

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).

2.26. Combustible

2.26.1. Combustible oficial

Para las pruebas puntuables para los Campeonatos o Copas de la Comunidad Valenciana de Karting 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, el 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.

2.26.3. Suministro del combustible

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

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, tipo 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 aplicará 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 los análisis comparativos. La comparación con el 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.

Por "combustible comercial", a utilizarse en las competiciones de karting, la F.A.C.V. entiende un combustible de automoción con exclusión de ningún otro aditivo. Refinado por una compañía petrolera y distribuido 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. Batería.

Solo están autorizadas las baterías secas o de gel para el arranque exclusivamente, para alimentar la luz trasera roja, el encendido y la bomba de agua. Debe estar situada dentro del perímetro del chasis cuadro y sujeta a la bandeja inferior.

2.30. 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 a similes 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.

Art.3.- MÉTODOS DE VERIFICACIÓN Y CONTROL

Los únicos instrumentos válidos para ser utilizados en las verificaciones serán los homologados por la F.A.C.V..

Bureta: Las buretas de control del volumen de la cámara de combustión deben respetar las normas siguientes:

- Bureta de vidrio: Clase A o AS
- Bureta digital controlada según la Norma ISO DIS 8655: precisión 0,02 %

Aparatos de medida de diagramas

- Círculo graduado de 200 mm graduado en grados de 0° a 360°
- Aparato de pantalla digital con una precisión de 1/10 de grado mandado por codificador digital.

Condiciones que debe cumplir:

- a. Precisión mínima de 1/10 de grado
- b. Posibilidad de puesta a cero en cualquier punto de la medida.
- c. La comprobación debe poderse hacer en los 360° de giro del cigüeñal.
- d. El codificador rotativo debe tener una precisión mínima igual a la pantalla digital (1/10 de grado)
- e. La medida debe ser realizada en grados.

3.1. Método de control del volumen de la cámara de combustión

Es imperativo efectuar el control del volumen de la cámara de combustión una vez el motor se haya enfriado hasta la temperatura ambiente.

Método 1 (en todas las categorías excepto Inter. C)

- Esperar a que el motor esté a la temperatura ambiente.
- Quitar la bujía y la culata.
- Poner el pistón en el punto muerto superior mediante un comparador centesimal.
- Bloquear el cigüeñal mediante una cala entre el rotor y el estátor en su parte superior.
- Hacer estanca la parte superior del pistón con la periferia del cilindro mediante grasa.
- Limpiar cuidadosamente el excedente de grasa.
- Proceder a la reposición de la culata. Apretar al par preconizado por el constructor los bulones de sujeción.
- Poner el motor a nivel.
- Volver a asegurarse de la posición del pistón en punto muerto superior con un comparador centesimal.

- Rellenar la cámara de combustión con la mezcla contenida en la bureta de laboratorio graduada (mezcla 50% de aceite 2T y 50% de carburante) hasta llegar al plano de la junta de la bujía.
- Leer el valor de la cantidad de mezcla evacuado y comparar con el valor que debe tener según el Reglamento Técnico específico de la categoría correspondiente.

Método 2

- Esperar a que el motor esté a la temperatura ambiente.
- Desmontar la bujía y la culata.
- Montar el "inserto de bujía" (2 cm³) en lugar de aquella fijado a la culata sin sobre salir del plano superior de la misma.
- Poner el pistón en el punto muerto superior.
- Bloquear el cigüeñal mediante una cala entre el rotor y el estátor en su parte superior.
- Hacer estanca la parte superior del pistón con la periferia del cilindro mediante una mínima película de grasa.
- Limpiar cuidadosamente el posible excedente de grasa.
- Proceder a la reposición de la culata. Apretar los espárragos de fijación al par preconizado por el constructor.
- Poner el motor a nivel.
- Volver a asegurarse de la posición del pistón en punto muerto
- Rellenar la cámara de combustión con la mezcla contenida en la bureta de laboratorio graduada (aproximadamente mezcla 50% de aceite 2T y 50% de carburante) hasta llegar al plano de la junta de la bujía.
- Leer el valor de la cantidad de mezcla evacuado y comparar con el valor que debe tener según el Reglamento Técnico específico de la categoría correspondiente.

3.2. Método de medida del diagrama de admisión y de escape

Método 1

- Situar en el cigüeñal centrado con su eje de giro el círculo graduado.
 - Posicionar en el cárter del motor una referencia que pueda desplazarse para poner a cero grados el círculo graduado.
 - Situar una galga de 0,20 mm de espesor y 10 mm de anchura en la lumbrera correspondiente. La cala así situada, será pinzada por la parte superior del pistón y la parte superior de la lumbrera (en el caso de la lumbrera de escape), o por la falda del pistón y la parte inferior de la lumbrera en el caso de la de admisión.
- A efectos de definir el principio y fin del ángulo a verificar, la posición de la galga de 0,20 mm debe permitir medir el valor máximo posible de este ángulo, no debiéndose situar ésta en ninguna posición especial ni horizontal ni vertical sino donde el valor verificado sea mayor.
- Las medidas que no puedan ser verificadas con la galga de 0,20 mm por ser excesivamente pequeñas (p. ej. los boosters), utilizar una cuerda de piano de 0,20 mm de grosor.

Método 2

- Situar rígidamente el eje del codificador rotativo en el cigüeñal centrado con su eje de giro para evitar desplazamientos angulares.
- Posicionar la galga de 0,20 mm en la lumbrera correspondiente (admisión o escape) y hacerla pinzar por la cabeza o falda del pistón según se trate de la lumbrera de escape o admisión.
- Poner a cero el encoder.
- Girando el cigüeñal en el sentido de giro del motor, se volverá a pinzar de nuevo la galga con la parte superior del pistón y la parte superior de la lumbrera (en el caso de la lumbrera de escape), o por la falda del pistón y la parte inferior de la lumbrera en el caso de la de admisión.
- Los grados transcurridos entre estas operaciones no deben sobrepasar el valor expresado en la Ficha de Homologación del motor verificado, tanto para el diagrama de admisión como para el de escape o boosters.

Tolerancias

Salvo indicación especial, las tolerancias de los diferentes valores a verificar, son los indicados en los Reglamentos Técnicos CIK/FIA o RFEDA; en su defecto, deben ser consideradas tolerancias tanto de medida como de fabricación los valores expresados en las Fichas de Homologación, o en los Reglamentos técnicos correspondientes a cada categoría.

3.3. Método de control del peso

En el caso de que en una pesada ordinaria un kart de un peso inferior al mínimo establecido para su categoría, proceder de la siguiente manera:

- a.-** Verificar que el cero de la báscula esté efectuado.
- b.-** Pesar de nuevo el conjunto piloto -kart tal y como ha finalizado.
- c.-** Mostrar al piloto o concursante el peso señalado en el display de la báscula.
- d.-** Proceder a pesar los 100 kg con las pesas homologadas.
- e.-** Asegurarse de que la báscula señala 100 kg.
- f.-** Volver a pesar de nuevo al piloto -kart en las mismas condiciones.
- g.-** Hacer firmar al piloto o concursante el documento donde afirma haberse enterado del peso. Si no quiere hacerlo, hacerlo figurar en dicho documento.
- h.-** Pasar la incidencia a los CC. DD.

3.4.- Control de las revoluciones del embrague

Control en la preparrilla de las revoluciones del embrague.

– Después de que la preparrilla esté colocada, todos los mecánicos deberán colocarse al lado de su kart en el borde de la pista, con el dispositivo de arranque.

– A la orden del CT, el mecánico pondrá en marcha el motor de su piloto, y regresará a su posición al borde de la pista. Ningún mecánico deberá estar presente o intervenir en la verificación.

Toda infracción del mecánico será objeto de una sanción.

– El CT conectará el cable del cuentavueltas al cable de la bujía para leer el resultado.

– El piloto sentado en el kart deberá obedecer las órdenes del CT para permitir la correcta lectura según su criterio.

– El procedimiento será el siguiente:

a) El piloto deberá mantener el motor en marcha.

b) El pedal de freno debe estar en posición libre y sin ninguna presión.

c) El conductor y/o el C.T. debe acelerar con una presión ligera y graduada, el pedal del acelerador, para permitir y constatar el número de vueltas en el momento en que el kart se pone en marcha con un trayecto mínimo.

d) En caso de que el embrague no enganche al máximo estipulado en cada categoría, se requerirá la presencia de un CD quien observará un segundo ensayo que se efectuará inmediatamente después del primero. En caso de que el segundo sea de nuevo negativo el piloto no será autorizado a salir en:

d.1) Entrenamientos cronometrados: se considerará como no efectuado el entrenamiento cronometrado y será relegado a la última posición.

d.2) Mangas clasificatorias y finales: se considerará como excluido.

El C.T. será considerado como un juez de hechos y su decisión será inapelable.

e) Después del control de las revoluciones, si es satisfactorio, el mecánico está autorizado a cambiar la bujía.

– Si el control técnico se efectuase después de realizarse los entrenamientos cronometrados o las mangas tendrán la misma sanción: anulación de los tiempos y/o excluido de la manga.

REGLAMENTO TECNICO ESPECÍFICO – ALEVIN

El presente Reglamento Técnico Especifico Alevín, junto con el Reglamento Técnico Nacional de los Campeonatos, Copas Trofeos y Challenges de España de Karting, será aplicable al Campeonato de la Comunidad Valenciana de Karting categoría Alevín 20 09.

Principios generales.

1.- Motor. Suministrador y sistema de utilización

El motor autorizado para la Categoría Alevín para los años 2005, 2006 , 2007, 2008 y 2009 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 FACV, que procederá a su control en las verificaciones.

2.- Suministro de motores

El suministrador autorizado de motores y recambios será la empresa Circuito del Motor y Promoción Deportiva S.A. (en adelante CMPD S.A.). Para la Copa-Circuit y el suministrador autorizado de motores y recambios para el campeonato de la Comunidad Valenciana será la empresa Doblepista S.L.

3. 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.

4. 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 CMPD S.A. 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

concurante será autorizado a la sustitución de la unidad, mediante petición a los Comisarios Técnicos.

5. Recambios

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

6. Asistencia técnica

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

7. 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. Este desarrollo será comunicado a los concursantes, mediante el Reglamento Particular de la prueba y será el que obligatoriamente deberán utilizar.
- La instalación de 2 discos protegiendo la corona y la cadena, está autorizada por la F.A.C.V..

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 válidos todos los chasis homologados en el periodo actual (2005 -2006-2007-2008-2009) y en el periodo anterior (2002 -2003-2004).

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 sólo se podrá sustituir o cambiar durante el desarrollo de las pruebas con autorización expresa del Colegio de los CC. DD.. La solicitud debe realizarse por escrito.

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 presente Reglamento Técnico y al Dibujo Técnico nº 2, debiendo respetar en todo momento el objetivo de seguridad, 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.
- Para la instalación del motor Honda GX 160, se autoriza el modelado (no recorte) del pontón, 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.
- 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, u no 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 Nacional de los Campeonatos, Copas Trofeos y Challenges de España de Karting, será aplicable al Campeonato de la Comunidad Valenciana de Karting categoría Cadete 2009.

Art.1. MOTOR

1.1. Sistema motores

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 – España, fabricado por IAME, y comercializado en España por los distribuidores nombrados.
- Motor tipo 2 tiempos, monocilíndrico, 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 F.A.C.V. vigente establecida al efecto.
- Los únicos motores autorizados serán los establecidos por la F.A.C.V. 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: Bulón 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 bulón

- Ficha de Homologación.
- El pistón y bulón 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 Regl. Téc. 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 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 esta 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 termico WO8CS, WO7CS y WO6CS.
 - NGK, grado termico 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 centrifugo 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 centrifugo, 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

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 nº 2b.

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

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

2.12. Llantas

1. Llantas: 5 pulgadas diámetro. (Dibujo Técnico nº 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.

3. Modelo lluvia: Se especificarán en el Reglamento Deportivo.

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.

2. Aceite: Lista de aceites Homologados CIK.

Art. 5. PESOS

Mínimo en orden marcha: Peso mínimo en orden de marcha: 115 kg.

Art. 6. ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA.

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.

4. La instalación de GPS está prohibida

Art. 7. MATERIAL UTILIZABLE PARA EL CAMPEONATO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

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

CHASIS	1 (*)
MOTORES	2

JUEGO NEUM. SLICK 1,5 juegos (**)
JUEGO NEUM. LLUVIA: 1 juego

(*)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.

(**)(3 neumáticos delanteros y 3 neumáticos traseros) Los juegos de neumáticos slick permitidos serán de libre utilización y a discreción del participante, siempre dentro de las normas de los parques de servicio. 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 TÉCNICO

CATEGORÍA X-30

El presente Reglamento Técnico Especifico para la categoría X -30, junto con el Reglamento Técnico Nacional de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Karting, será aplicable a la Parilla Cup X -30 del Campeonato Valenciano de Karting.

Art.1 – Motor

1.1 - Homologación

- Motor Homologado por la RFEDA y conforme con las prescripciones generales del Reglamento Técnico Nacional, este Reglamento Técnico y la Ficha Técnica del motor X -30.
- 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.
- 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.
- 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.

1.2 -Sistema utilización

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

1.3 - Recambios

- Todos los recambios y piezas de sustitución deberán ser originales y figurar en el catálogo de repuestos del fabricante, 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, carburado.
- El carburador será modelo Tryton Hobbie 27mm, sin ser permitida ninguna variación respeto al origen.



1.4 - Sistema inyección/pulverización

- 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.

1.5-Sistema encendido

- 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.
- 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.

1.6-Sistema equilibrado cigüeñal

- El contrapeso de equilibrado del cigüeñal y todos sus piñones, serán suministrados con el motor o como repuesto original
- 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.

Art.2 - Chasis

- Chasis homologado CIK o RFEDA para las categorías KF2, KF3 o KZ2, o bien con homologación 2004 al 2009 para ICA, ICA-J o ICC ya sea CIK o RFEDA.

Art.3 - Neumáticos

Los neumáticos en cantidad y marca serán establecidos en el reglamento particular de la prueba

Seco:

Lluvia: LIBRE

Art.4 - Peso

- 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 160 Kg.

Art.5 - Verificaciones Técnicas

- Los comisarios técnicos serán los encargados de pasar las verificaciones Técnicas.



REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO PARA KF-3

El presente Reglamento Técnico Específico KF3 Júnior, junto con el Reglamento Técnico Nacional de los Campeonatos, Copas Trofeos y Challenges de España de Karting, será aplicable al Campeonato de España KF3 (Júnior) y para todas las pruebas estatales de la categoría.

Art. 1 .- Reglamento Técnico Específico para los motores 125 cc CIK 2009

En caso de duda o interpretación, prevalecerá la normativa del Reglamento CIK y los anexos publicados.

El motor homologado en kf4 con las modificaciones siguientes:

- Válvula de escape no permitida: reemplazada por la tapa ciega fija homologada o fundición en el cilindro no mecanizado.
- Angulo de escape limitado a 170º 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 mono tipo específico (dimensiones y volumen de acuerdo al dibujo nº 19-1).
- Carburador de mariposa homologado con un diámetro máximo de 20 mm con dos tornillos de regulación.
- Radiador homologado .
- Sistema de encendido homologado limitado a 14000 rpm.
- Neumáticos: 5" homologados de tipo medio o duro.
- Peso total mínimo : TBA
- Mínimo peso del kart (sin combustible): TBA.

Art. 2 .- Chasis

Chasis homologados CIK o R.F.E.de A.

Serán válidos todos los chasis homologados en el período actual y en el período anterior.

2.1. Vía trasera

El ancho máximo de vía trasera será de 136 cm.

2.2. Frenos

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

Art. 3 .- Neumáticos

- Neumáticos : de 5" homologados CIK.
3. 1 . Ancho de rueda



- El ancho máximo de una rueda trasera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 185 mm.

Art. 4 .- Pesos

KF3 (JR) 125 cc.

- Mínimo en orden de marcha: 145 Kg.
- Mínimo del kart: 75Kg.

Art. 5.- Adquisición de datos y telemetría

- Está autorizado todo sistema de adquisición de datos, de acuerdo con el art. 2 de las prescripciones generales.
- La telemetría está prohibida.
- Todo sistema de comunicación por radio entre conductores en pista y cualquier entidad está 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: Serán entregados por la Escuela del Circuit y por sorteo.
- Juego de neumáticos slick: Se decidirán en el reglamento particular de la prueba.
- Juego de neumáticos de lluvia: 1.

(*) Los juegos de neumáticos slick permitidos serán de libre utilización y a discreción del participante, siempre dentro de las normas de los parques de servicio.

(**) 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.

Art. 7.-

Las centralitas de encendido podrán ser sustituidas por otras que aportará la Federación Valenciana, de forma aleatoria, en los parques de montaje de neumáticos por orden de los Comisarios Deportivos y bajo la supervisión de los Comisarios Técnicos.