

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE KARTING 2012

REGLAMENTO TÉCNICO APLICABLE A TODOS LOS CAMPEONATOS DE ARAGÓN DE KARTING 2012

Art. 1 - PRESCRIPCIONES GENERALES

1.1. Categorías

Los Karts son repartidos en categorías.

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

En las categorías Micro, Mini, Junior y Max, los motores para cada meeting serán suministrados por Korridas en régimen de alquiler mediante sorteo de los mismos, según lo establecido en el Anexo 1 del Reglamento Técnico del Campeonato de Aragón de Karting 2012.

1.2. General

1.2.1. 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.

1.2.2. 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.

1.2.3. 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.

1.2.4. 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.

1.3. Kart

1.3.1. Requerimientos generales

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

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

1.3.1.3. Número de ruedas: 4

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

1.4. CHASIS

1.4.1. 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.

1.4.2. Modificaciones e identificación

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

- Indicaciones de la Ficha de homologación

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE KARTING 2012

- Indicaciones mencionadas en el Reglamento técnico.

1.4.3. Chasis-cuadro

1.4.3.1. Función

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

1.4.3.2. Descripción

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

1.4.3.3. Requisitos

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

1.4.4. Material

Acero estructural magnetizado o aleación de acero estructural, respondiendo a las clasificaciones ISO 4948 y a las designaciones ISO 4949.

1.4.5. Número de chasis a utilizar

En todas las categorías se podrá utilizar únicamente un chasis.

Por causas de fuerza mayor los Comisarios Deportivos podrían autorizar la utilización de un segundo chasis, previa verificación de los Comisarios Técnicos.

1.5. Partes principales del chasis

1.5.1. Función

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

1.5.2. Descripción (Dibujo técnico No. 1)

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

- llantas con soporte
- eje trasero
- porta mangueta
- pivotes
- soportes de eje trasero y delantero
- Si existen
- partes de conexión delante- detrás

1.5.3. Requisitos

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

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

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

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

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

1.5.4. 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	ESPEJOR	DIAMETRO	ESPEJOR
50	1,9	37	3,4

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE KARTING 2012

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

Para todas las categorías, el eje trasero debe ser de acero magnético.

1.6. Partes auxiliares del chasis

1.6.1. 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.

1.6.2. 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.

1.6.3. 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.

1.7. Dimensiones y peso

1.7.1. 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	
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.

1.7.2. 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).

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE KARTING 2012

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.

Los Comisarios Deportivos tendrán en cuenta si la diferencia en el peso fuera por una pérdida accidental, constatada, de un componente del vehículo debido a una causa de fuerza mayor.

1.7.3. 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.

1.7.4. Paragolpes

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

1.7.4.1. 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.

1.7.4.2. 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

1.7.4.3. 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:

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE KARTING 2012

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.

1.7.4.4. 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.

Adicionalmente, se podrá realizar un agujero de 35 mm como máximo, con la única función de acceder a la columna de dirección.

1.8. Carrocería

1.8.1. Definición

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

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

1.8.2. Carrocería

Deberá estar compuesto de dos pontones laterales, un carenado un panel frontal, y de un carenado trasero.

La carrocería deberá estar homologada por la CIK-FIA.

La combinación de 3 elementos de carrocería homologados de diferentes marcas o modelos está autorizada.

Los 2 pontones laterales deberán ser del mismo tipo y como conjunto único.

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.

1.8.3. 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.

1.8.4. 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.

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE KARTING 2012

- 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.

1.8.5. 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.

1.8.6. 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.

1.8.7. 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 R.F.E. DE A.
- No se permite modificar el chasis para encajar la protección trasera (la modificación del chasis sólo 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 R.F.E. de A.
- La protección trasera debe estar fabricada en plástico expandido 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 más 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.

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE KARTING 2012

- 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 al 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 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.

1.9. 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.

1.10. Cubrecadenas

Es obligatorio y deberá recubrir eficazmente el piñón y la corona hasta la altura del eje de la corona.

Para todas las categorías sin caja de cambios, es obligatoria la utilización de una protección eficaz que cubra la parte superior y ambos lados de la corona y cadena, extendiéndose como mínimo hasta el plano inferior del eje trasero. En la categoría Alevín se recomienda la utilización de un sistema similar que proteja el piñón y la corona.

En las categorías con caja de cambios, es obligatoria la utilización de una protección eficaz que cubra el piñón y la corona hasta el centro del eje trasero.

1.11. Suspensión

Todo dispositivo de suspensión, elástico o articulado está prohibido.

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

1.12. Frenos

Los frenos deben estar homologados por CIK-FIA.

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

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

Los discos de carbono están prohibidos.

Para la categoría KF3 (Junior), está prohibido cualquier sistema de frenado en las ruedas delanteras.

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

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

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

Para todas las categorías es obligatoria la utilización de una pieza de protección eficaz para los discos de freno que sobresalgan del plano inferior o estén al mismo nivel que los tubos principales del chasis más próximos al suelo. Esta protección deberá ser posicionada a los lados en relación al disco en el eje longitudinal del chasis o debajo del disco.

1.13. Dirección

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE KARTING 2012

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

Todo dispositivo montado en el volante no deberá sobrepasar en más de 20 mm el plano que pasa por encima del volante y no debe presentar aristas vivas.

Se prohíbe todo mando flexible por cable o cadena.

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

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

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

La columna de dirección debe ser de acero magnético.

1.14. 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.

Será obligatorio montar placas de refuerzo para la fijación del lastre. Estos refuerzos deben tener un espesor mínimo de 1.0 mm y un diámetro de 20 mm.

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

1.15. Pedales

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

1.16. 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.

1.17. 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).

1.17.1. Llantas

El diámetro de la llanta debe ser como máximo de 5". Todas las categorías.

La utilización de llantas según el Reglamento CIK es obligatoria.

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

1.17.2. Neumáticos

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.

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

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE KARTING 2012

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.

a) 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.

b) Neumáticos de 6"

Sólo los neumáticos homologados marcados CIK/SK-ICE son autorizados para esta categoría.

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

1.18. 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.

1.19. Número de neumáticos

Se establece que el número máximo de neumáticos a utilizar durante la prueba (sesiones de entrenamientos oficiales y dos carreras) será de un juego del modelo correspondiente a la categoría en la que se compete, quedando libre el uso de los mismos para uno o más meetings

1.19.1. Para ello es obligatorio que al final de la última carrera del meeting, y antes de salir del Parque Cerrado, el piloto entregue a la organización el juego utilizado. Esta se encargará del transporte para el meeting siguiente.

1.19.2. Al poner el juego de neumáticos en Parque Cerrado al final del meeting, el piloto se obliga a utilizar este mismo juego en el meeting siguiente, sin tener posibilidad de utilizar un nuevo juego.

1.19.3. En el caso que un piloto no ponga los neumáticos en parque cerrado al final del meeting, en el meeting siguiente se obliga a comprar un nuevo juego de neumáticos, no pudiendo utilizar el juego del meeting anterior.

1.20. Motor

Los motores a utilizar son los determinados en este Reglamento y en el Reglamento Técnico de la Rotax Max Challenge, en cada una de las categorías convocadas.

En las categorías Micro, Mini, Junior y Max sólo se permite la utilización de 1 motor. En resto de categorías, se permite verificar un máximo de 2 motores.

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

1.21. Silencioso de aspiración

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

1.22. Escape

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., y no debe exceder de los límites establecidos en los Art. 1.7.1. y 1.7.4.

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.

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE KARTING 2012

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

El escape debe de ser de acero magnético.

1.23 . 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.

Se permite el uso de uno o dos pulsadores de arranque / parada en lugar de la unidad de llave de contacto a condición que los colectores sean los mismos para que el cableado pueda que el cableado pueda ser sustituido en todo momento.

1.24. Ruidos - Fonometría

Es obligatorio un dispositivo silencioso de escape eficaz. El límite de ruido establecido es de 100 Db/a incluidas todas las tolerancias y la influencia del ruido del entorno.

El ruido se medirá con el motor a un régimen de 7.500 rpm +/- 500 rpm estando el kart posicionado sobre un soporte realizado según las directivas CIK/FIA.

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.

1.25. 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.
- Datos GPS
- Tiempo por vuelta.

La telemetría está prohibida.

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

El uso de un captor de temperatura en el colector de escape es libre, pero sin modificación del escape homologado ni tampoco de las dimensiones del colector.

1.26. 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.

Es obligatorio situarlos entre los tubos principales y el marco por delante del asiento o por detrás del eje de rotación de las ruedas delanteras.

Será obligatorio instalar un kit de depósito (montaje rápido), salvo la indicación contraria en el reglamento específico de la categoría.

1.27. Combustible

1.27.1. Combustible oficial

Para las pruebas puntuables para los Campeonatos de Aragón de Karting el combustible oficial a utilizar por los participantes será del tipo gasolina comercial de 95 octanos sin plomo y procederá del surtidor que será designado en cada una de las pruebas.

1.27.2. Suministro del combustible

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

Será responsabilidad del concursante/piloto el transporte y almacenamiento en bidones metálicos homologados a tal efecto, y cumplir con lo especificado en el artículo 18.1.4. del Reglamento

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE KARTING 2012

Deportivo del Campeonato de Aragón de Karting, manteniendo en todo momento un extintor de al menos 3 Kg. en perfectas condiciones de uso en su zona de trabajo o avance.

1.27.3. Mezcla de aceite

Los únicos aceites autorizados serán los establecidos en el Reglamento Técnico de la Rotax Max Challenge 2012.

1.28. 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.

1.29. Aceites

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

1.30. 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.
Para pilotos menores de 15 años:
- Snell – FIA CMH, (Snell-FIA CMS 2007 y Snell-FIA CMR 2007).
Para pilotos mayores de 15 años:
- 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).
- Snell – FIA CMH, (Snell-FIA CMS 2007 y Snell-FIA CMR 2007).
- Cualquier modificación a la lista anterior será publicado por la F.A.D.A.
- 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 y Cadete, y todas las categorías asimilables a estas, será obligatorio utilizar un collarín para el cuello específico para el karting, entre el casco y los hombros. Estos collarines serán en referencia y modelo, los especificados por cada fabricante de este elemento, sin ninguna manipulación posterior que pueda alterar sus características iniciales.
- En caso de lluvia, se autoriza el montaje de un sistema de ventilador circular adaptado al casco, sin desmontar la pantalla o alterar cualquiera de las características homologadas del casco.
- El vestir o utilizar joyas (Ej. Collares, cadenas, piercing, etc..) está prohibido por razones de seguridad durante todo el transcurso del mitin.

1.31. Batería

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

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE KARTING 2012

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO – ROTAX MICRO (ALEVÍN) 2012

Art.1 - MOTOR

El motor especificado para la categoría, será de la marca **Rotax FR 125 Micro Max**.

El motor será suministrado para cada meeting por Korridas en régimen de alquiler por sistema de sorteo.

1.1.- Ficha de Homologación

• Motores Homologado por la RFEDA y Rotax, conforme con las especificaciones establecidas en la Ficha de Homologación y los anexos vigentes.

1.2. Características técnicas

Las características técnicas y modificaciones autorizadas se ajustarán a lo especificado en el Reglamento Técnico de las Series Rotax 2012.

Art. 2 - CHASIS

2.1. Ficha de homologación

- Chasis Homologados por la RFEDA para la categoría.
- Serán validos todos los chasis homologados en el periodo actual y en el período anterior.
- **2.2. Características generales**

Se ajustarán a lo reflejado en el Reglamento Técnico de las Series Rotax 2012.

Art.3 - NEUMÁTICOS

• Neumáticos:

Los neumáticos autorizados son **Mojo CX**

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

Art. 4 - PESO

El mínimo en orden de marcha será **110 Kg**.

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO – ROTAX MINI (CADETE) 2012

Art.1 - MOTOR

El motor especificado para la categoría será de la marca **Rotax FR 125 Mini Max**.

El motor será suministrado para cada meeting por Korridas en régimen de alquiler por sistema de sorteo.

1.1.- Ficha de Homologación

• Motores Homologado por la RFEDA y Rotax, conforme con las especificaciones establecidas en la Ficha de Homologación y los anexos vigentes.

1.2. Características técnicas

Las características técnicas y modificaciones autorizadas se ajustarán a lo especificado en el Reglamento Técnico de las Series Rotax 2012.

Art. 2 - CHASIS

2.1. Ficha de homologación

- Chasis Homologados por la RFEDA para la categoría.
- Serán validos todos los chasis homologados en el periodo actual y en el período anterior.
- **2.2. Características generales**

Se ajustarán a lo reflejado en el Reglamento Técnico de las Series Rotax 2012.

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE KARTING 2012

Art.3 - NEUMÁTICOS

• Neumáticos:

Los neumáticos autorizados son **Mojo CX**

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

Art. 4. PESO

El mínimo en orden de marcha será **125 kg**.

REGLAMENTO TECNICO ESPECIFICO – ROTAX JUNIOR 2012

Art.1 - MOTOR

El motor especificado para la categoría será de la marca **Rotax FR 125 Junior Max**.

El motor será suministrado para cada meeting por Korridas en régimen de alquiler por sistema de sorteo.

1.1.- Ficha de Homologación

• Motores Homologado por la RFEDA y Rotax, conforme con las especificaciones establecidas en la Ficha de Homologación y los anexos vigentes.

1.2. Características técnicas

Las características técnicas y modificaciones autorizadas se ajustarán a lo especificado en el Reglamento Técnico de las Series Rotax 2012.

Art. 2 - CHASIS

2.1. Ficha de homologación

- Chasis Homologados por la RFEDA para la categoría.
- Serán validos todos los chasis homologados en el periodo actual y en el período anterior.
- **2.2. Características generales**

Se ajustarán a lo reflejado en el Reglamento Técnico de las Series Rotax 2012.

Art.3 - NEUMÁTICOS

• Neumáticos:

Los neumáticos autorizados son **Mojo D1**.

Los neumáticos de lluvia autorizados son **Mojo W2**.

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

Art. 4. PESO

El mínimo en orden de marcha será **145 kg**

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECIFICO – ROTAX MAX 2012

Art.1 - MOTOR

El motor especificado para la categoría será de la marca **Rotax FR 125 Max**.

El motor será suministrado para cada meeting por Korridas en régimen de alquiler por sistema de sorteo.

1.1.- Ficha de Homologación

• Motores Homologado por la RFEDA y Rotax, conforme con las especificaciones establecidas en la Ficha de Homologación y los anexos vigentes.

1.2. Características técnicas

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE KARTING 2012

Las características técnicas y modificaciones autorizadas se ajustarán a lo especificado en el Reglamento Técnico de las Series Rotax 2012.

Art. 2 - CHASIS

2.1. Ficha de homologación

- Chasis Homologados por la RFEDA para la categoría.
- Serán validos todos los chasis homologados en el periodo actual y en el período anterior.
- **2.2. Características generales**

Se ajustarán a lo reflejado en el Reglamento Técnico de las Series Rotax 2012.

Art.3 - NEUMÁTICOS

• Neumáticos:

Los neumáticos slick autorizados son **Mojo D2**.

Los neumáticos de lluvia autorizados son **Mojo W2**.

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

Art. 4. PESO

El mínimo en orden de marcha será **165 kg**

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO – ROTAX DD2 2012

Art.1 - MOTOR

El motor especificados para la categoría será de la marca **Rotax 125 Max DD2**.

1.1.- Ficha de Homologación

- Motores Homologado por la RFEDA y Rotax, conforme con las especificaciones establecidas en la Ficha de Homologación y los anexos vigentes.

1.2. Características técnicas

Las características técnicas y modificaciones autorizadas se ajustarán a lo especificado en el Reglamento Técnico de las Series Rotax 2012.

Art. 2 - CHASIS

2.1. Ficha de homologación

- Chasis Homologados por la RFEDA para la categoría.
- Serán validos todos los chasis homologados en el periodo actual y en el período anterior.
- **2.2. Características generales**

Se ajustarán a lo reflejado en el Reglamento Técnico de las Series Rotax 2012.

Art.3 - NEUMÁTICOS

• Neumáticos:

Los neumáticos autorizados son **Mojo D3**.

Los neumáticos de lluvia autorizados son **Mojo W2**.

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

Art. 4. PESO

El mínimo en orden de marcha será **173 kg**

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE KARTING 2012

ANEXO I SORTEO DE MOTORES

1.1 Para las categorías **MICRO, MINI, JUNIOR y MAX** los motores serán suministrados por Korridas en régimen de alquiler por sorteo y con precios y condiciones reflejados en este anexo. Los motores admitidos son:

- Categorías MICRO, MINI y JUNIOR: **ROTAX FR 125 JUNIOR MAX**
- Categoría MAX: **ROTAX FR 125 MAX**

Todos los motores deben de estar conformes al Reglamento Técnico del RMC 2012 y del Campeonato de Aragón 2012, aprobados por FADA.

1.2

1.2.1. Se entiende por motor el bloque completo del motor y incluye bobina y carburador.

En la Micro también se incluye el escape (que será precintado y sorteado)

El motor no incluye:

- Bomba de gasolina y su soporte
- Radiador y sus componentes
- Bujía
- Filtro de aire completo
- Cableado completo y botones
- Escape (excepto en la Micro Max)
- Batería y soporte de batería
- Cargador de batería
- Muelles de escape

1.2.2. Los motores se entregan con 4 precintos:

1.2.2.1. Dos precintos en el cilindro y laminas.

1.2.2.2. Un precinto en la bobina y en la tapa de los piñones.

1.2.2.3. Un precinto en el motor de arranque. Este precinto solo se puede quitar o cambiar por decisión de los Comisarios Técnicos.

1.2.2.4. El escape de la Micro Max estará precintado. En ningún caso se puede quitar este precinto. Si se quita este precinto el piloto será excluido del evento.

1.2.2.5. Los precintos en el artículo 1.2.2.1 y 1.2.2.2 no se pueden quitar en ningún momento del meeting excepto por decisión de los Comisarios Deportivos.

1.2.2.6. La retirada (quitar) de cualquier precinto, bien sea por el piloto, o su mecánico o representante, implica la exclusión del meeting del piloto y una sanción económica de 250 € destinada al coste de revisión del motor.

Si alguno de los componentes inicialmente precintados no es el original o está dañado, el piloto se obliga a pagar el coste de la(s) pieza(s) a precio PVP.

1.2.3. El carburador se entrega con un precinto en la cubeta. No incluye el muelle, la tapa, la aguja y el émbolo.

1.2.3.1. No está permitido cambiar nada en la zona precintada.

1.2.3.2. No está permitido quitar el precinto en ningún momento del meeting. Solamente los Comisarios Deportivos podrían tomar la decisión de permitir un cambio de precinto, por causas de fuerza mayor.

1.2.3.3. Un piloto y/o mecánico o concursante que quite el precinto será sancionado con la exclusión del meeting y una multa de 100 € para sufragar los costes de revisión del carburador). Si alguno de los componentes inicialmente precintados no es el original o está dañado, el piloto se obliga a pagar el coste de la(s) pieza(s) a precio PVP.

1.2.4. Estos componentes se entregarán por sorteo.

El sorteo se llevará a cabo el viernes por la tarde o el sábado por la mañana, según el horario de cada meeting.

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE KARTING 2012

Todos los componentes entregados por sorteo únicamente se podrán utilizar en las sesiones de entrenamientos libres del sábado y las mangas oficiales del meeting.

1.2.5. El sorteo se llevará a cabo con la presencia de un representante de Korridas y/o organizador con un mínimo de 50% de los representantes de pilotos inscritos. Para los pilotos que no están presentes en el sorteo el organizador se encargará de coger un número ante la presencia de los restantes pilotos asistentes al sorteo.

En el caso de la Micro el sorteo de los escapes se realizará el domingo antes de los entrenamientos libres oficiales, según el horario del meeting.

1.2.6. En cada categoría cada motor y cada carburador - y escape en el caso de la MICRO MAX) tendrán un número de sorteo para toda la temporada. El representante de Korridas o del organizador pondrán los números en una bolsa y cada uno de los pilotos o sus representantes cogerán una papeleta para el número de motor y otra para el del carburador.

1.2.7. En ningún caso el piloto puede recusar el sorteo.

El resultado del sorteo se publicará en el tablón de anuncios con un listado en el que estarán reflejados los números de motor y carburador y escape con los números de precinto.

1.2.8. Al largo de los cinco meetings un piloto sólo puede cambiar dos veces de motor o carburador. (Ejemplo: si un piloto cambia el motor en la primera carrera sólo tiene una oportunidad más para cambiar o el motor o el carburador). Si un motor se rompe, cuenta como un cambio. Esto implica que un piloto que haya cambiado dos veces de componente (motor o carburador) y que rompa un motor no puede seguir más en el meeting porque agotó sus posibilidades de cambio.

1.2.9. Para cada categoría hay dos motores y dos carburadores de repuesto.

En el caso de que el piloto opte por la opción de cambio, se realizará un sorteo de estos componentes.

El motor o carburador que se cambie vuelve a entrar en la lista de componentes de recambio y entra de nuevo entre los materiales de sorteo.

1.2.10. Un mismo motor y/o carburador no puede ser otorgado a lo largo del Campeonato al mismo piloto. Si ello ocurre, el piloto implicado (o su representante) deberá sacar un nuevo número hasta que no repita el motor y/o carburador de anteriores sorteos.

1.2.11. Los daños que puedan ocurrir en el motor son responsabilidad del piloto o su representante.

1.2.13. Al final de la última carrera del meeting los karts se quedan en Parque Cerrado y los componentes sorteados se devuelven al organizador antes de salir del Parque Cerrado.

Ningún piloto está autorizado a salir del Parque Cerrado, aunque no termine la carrera, antes de entregar los componentes sorteados. Korridas o el organizador verificarán todos los componentes y en caso de falta o daño de alguna pieza, será comunicado a los Comisarios Técnicos para que se convoque al piloto o representante, que deberá abonar el valor correspondiente de la(s) pieza(s).

El abono de la cuantía correspondiente deberá realizarse por el parte del piloto o representante antes de abandonar la instalación.

1.2.13.1. En cada meeting se publicará un listado oficial de precios Rotax (añadido el correspondiente valor del IVA en España) en el tablón de anuncios.

El listado, así mismo, será remitido por correo a todos los participantes.

CAMPEONATO DE ARAGÓN DE KARTING 2012

PRECIOS DE ALQUILER DE MOTORES

	PAGO ADELANTADO Hasta 11 / 3	1er pago Antes del 11 / 3	2º pago Antes del 10 / 4	3er pago Antes del 15 / 7	TOTAL CAMP. o SERIES + C. Rotax	MEETING SUELTO
«PACK» MICRO / MINIMAX	1.950 €	800 €	800 €	600 €	2.200 €	550 €
JUNIOR Y MAX	990 €	500 €	350 €	350 €	1.200 €	320 €

Los precios no incluyen IVA

CATEGORIAS MICRO MAX y MINI MAX

El «pack» Micro y Mini incluye: alquiler del motor, de carburador y escape (solo en la categoría Micro Max), inscripción a los 5 meeting, ticket de pista de sábado y dos juegos de neumáticos MOJO CX para los 5 meeting (1 juego para los 3 primeros meeting y otro para los dos últimos meeting).

El precio de **meeting suelto** incluye alquiler del motor, de carburador y escape (solo en la categoría Micro Max), inscripción en 1 meeting, ticket de pista de sábado del meeting y un juego de neumáticos MOJO CX.

CATEGORIAS JUNIOR Y MAX

El precio incluye alquiler de motor y de carburador.

El precio de **meeting suelto** solo incluye alquiler del motor.

Alquiler de accesorios (escape, cableado, batería y soporte, filtro de aire y radiador) tendrá un coste adicional de 50 € por carrera. Para toda la temporada se negociará caso a caso.