

REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO KARTING REGIÓN DE MURCIA 2021 v.2 6-04-2021

- **Art. 1.- DEFINICIÓN**
- **Art. 2.- ASPIRANTES**
- **Art. 3.- LICENCIAS**
- **Art. 4.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES**
- **Art. 5.- ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS**
- **Art. 6.- REGLAMENTO PARTICULAR**
- **Art. 7.- KART ADMITIDOS**
- **Art. 8.- INSCRIPCIONES.**
- **Art. 9.- SEGUROS**
- **Art. 10.- PUBLICIDAD**
- **Art. 11.- CALENDARIO Y NÚMERO DE PRUEBAS PUNTUABLES**
- **Art. 12.- ANULACIÓN DE UNA PRUEBA**
- **Art. 13.- NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO**
- **Art. 14.- OFICIALES**
- **Art. 15.- INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES**
- **Art. 16.- INCIDENTES y SANCIONES**
- **Art. 17.- ENTRENAMIENTOS PRIVADOS**
- **Art. 18.- CRONOMETRAJE - TELEMETRÍA**
- **Art. 19.- DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK**
- **Art. 20.- DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD**
- **Art. 21.- VERIFICACIONES**
- **Art. 22.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS**
- **Art. 23.- VERIFICACIONES TÉCNICAS**
- **Art. 24.- ZONAS DE ACCESO Y PARQUES DE SERVICIO**
- **Art. 25.- BRIEFING**
- **Art. 26.- COMPOSICIÓN DEL MEETING**
- **Art. 27.- KARTS ADMITIDOS EN PISTA**
- **Art. 28.- DISTANCIAS A RECORRER**
- **Art. 29.- SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)**
- **Art. 30.- ENTRENAMIENTOS (Oficiales no cronometrados y Warm-up)**
- **Art. 31.- ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS**
- **Art. 32.- PARRILLA DE SALIDA**
- **Art. 33.- PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA PARA WARM UP, ENTRENAMIENTOS OFICIALES, MANGAS CLASIFICATORIAS, MANGAS DE REPESCA Y CARRERAS**
- **Art. 34.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA**
- **Art. 35.- MANGAS CLASIFICATORIAS**
- **Art. 36.- MANGAS DE REPESCA**
- **Art. 37.- CARRERAS**
- **Art. 38.- LLEGADA**
- **Art. 39.- PARQUE CERRADO**
- **Art. 40.- CLASIFICACIÓN**
- **Art. 41.- DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS**
- **Art. 42.- ENTREGA DE PREMIOS**
- **Art. 43.- RECLAMACIONES Y APELACIONES**
- **Art. 44.- CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS O COPAS**

- **ANEXO I - RESUMEN DE PENALIZACIONES**

Art. 1.- DEFINICIÓN

La Federación de Automovilismo de la Región de Murcia, en adelante FARMU, Organiza para el año 2021 el Campeonato de Karting de la Región de Murcia, en adelante CKRM:

- CKRM Pre-mini.
- CKRM Mini.
- CKRM Junior.
- CKRM Senior.
- CKRM DD2.
- CKRM DD2 Silver.
- CKRM KZ.

La FARMU se reserva el derecho de la cancelación de un Campeonato si no existen los inscritos necesarios a su criterio.

Art. 2.- ASPIRANTES

Los distintos Campeonatos detallados en el Artículo 1, estarán abiertos a los deportistas que cumplan los siguientes requisitos:

- a) Poseer licencia en vigor emitida por la FARMU establecida en los Reglamentos específicos de cada Certamen.
- b) En caso de menores de edad, estar en posesión de la licencia de Concursante, en vigor emitida por la FARMU
- c) Para los pilotos con licencias de otras federaciones deberán inscribirse al campeonato.

Art. 3- LICENCIAS

3.1. Todos los competidores, deportistas y oficiales deberán ser titulares de la licencia correspondiente expedida por la FARMU u otras Federaciones y válida para el año en curso.

Art. 4.- OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

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

- a) Las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de la Región de Murcia.
- b) El presente Reglamento Deportivo.
- c) El Reglamento Técnico de karting CKRM 2021.
- d) El Reglamento específico del Certamen correspondiente. Deportivo y Técnico CKRM 2021.
- e) El Reglamento Particular de la prueba.

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

4.3. Es responsabilidad de los competidores asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones de los Reglamentos aplicables.

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

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

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

Art. 5.- ORGANIZACIÓN DE LAS PRUEBAS

5.1. El Organizador del CKRM 2021 será la FARMU.

Art. 6.- REGLAMENTO PARTICULAR

6.1. El Reglamento Particular se ajustará al modelo autorizado por la FARMU.

Art. 7.- KART ADMITIDOS

7.1. Los karts admitidos a participar en el CKRM 2021, serán los definidos en el Reglamento Técnico del CKRM 2021 específicos de cada categoría.

Art. 8.- INSCRIPCIONES.

8.1.- Obligatoriedad de inscripción: Los concursantes que deseen participar en un meeting, deberá inscribirse obligatoriamente y de forma individual para cada uno de los mismos y en los plazos previstos. No se admitirá - excepto autorización expresa de la FARMU la inscripción de un mismo kart y/o piloto en más de una prueba del mismo Meeting. y/o categoría.

8.2.- Derechos de inscripción: Los derechos de inscripción se fijan en 130 € como máximo para todas las categorías. El importe de los derechos de inscripción será enviado a la FARMU mediante transferencia bancaria a la cuenta que ésta designe, indicando claramente el nombre del piloto sobre el que se realiza la inscripción.

8.3.- Forma de inscripción: La inscripción de cada concursante se realizará mediante los boletines de inscripción específicos de cada prueba o meeting. Las inscripciones podrán anticiparse por email, a condición de haber sido enviadas antes de la hora límite fijada para el cierre de las inscripciones. Corresponderá al concursante el confirmar con el organizador la recepción de la misma.

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

8.4.- Plazos de inscripción: El cierre de inscripciones se realizará a las 20 horas del sábado de la semana anterior a la prueba. Pasado este plazo de inscripción, podrán ser admitidas inscripciones hasta 1 días antes de la prueba, en cuyo caso devengarán un importe extra de 20€

8.5.- Condiciones de la inscripción: El concursante es el único responsable de la inscripción a todos los efectos, siendo por tanto el único que ostenta los derechos de la misma. Una vez cerrado el plazo de inscripción, no se admitirá ningún cambio de concursante.

Una vez publicada la lista oficial de inscritos, los concursantes y pilotos inscritos adquieren un compromiso de participación formal en la prueba, y en el caso de no participación en la misma, los derechos de inscripción no serán devueltos. Además:

- a) No se permite ningún cambio del material, chasis o motor, salvo autorización expresa por la FARMU.
- b) No se permiten cambios de piloto, excepto casos de fuerza mayor, entendidos por la FARMU, y siempre con el visto bueno del piloto afectado, limitando a que se realice como máximo el viernes inmediatamente anterior a la prueba.

8.6.- Devolución de derechos de inscripción: Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad a:

- a) Los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
- b) En caso de que la prueba no se celebre.
- c) La Organización, a su criterio, podrá rembolsar hasta un 50% de los derechos de inscripción a los Concursantes que por razones de fuerza mayor, debidamente verificada, no pudieran presentarse en la prueba y solicitada por el interesado.

8.7.- Listas de inscritos: La lista oficial y definitiva de inscritos, será publicada el Jueves anterior al comienzo de la prueba. A los inscritos admitidos fuera de plazo, acogidos a lo establecido en el Art. 8.4 del presente Reglamento, se les adjudicará los números de orden siguientes a los de la lista oficial de inscritos.

Art. 9.- SEGUROS

9.1. Será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes del año en curso.

Art. 10.- PUBLICIDAD

10.1. Será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes.

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

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

10.3. Para la temporada 2021 la publicidad obligatoria será de la marca , y deberá colocarse en la parte inferior del número frontal. Esta publicidad será entregada por el organizador.

Art. 11.- CALENDARIO Y NÚMERO DE PRUEBAS PUNTUABLES

11.1. El número de pruebas del CKRM 2021, será de 4 meeting.

11.2. La FARMU se reserva el derecho de modificar fecha y lugar de alguna prueba.

Art. 12.- ANULACIÓN DE UNA PRUEBA

12.1. La FARMU se reserva el derecho de anular una prueba sí el número de inscritos es igual o menor de 50.

Art. 13.- NÚMEROS DE CARRERA Y NOMBRE DEL PILOTO

13.1. Cada kart llevará el número de carrera correspondiente a la lista aceptada por la FARMU.

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

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

13.4. Los números tendrán una altura mínima de 15 cm. y un espesor de trazo de al menos 2 cm. Los números serán de color negro sobre fondo amarillo. La aportación de los números para las placas del kart será responsabilidad del concursante / piloto. La reposición de estos tendrá un coste de 5€ el juego.

13.5. Es obligatorio que el kart esté identificado con los cuatro números (frontales, traseros y uno a cada lado del kart, en la parte posterior del pontón) de la prueba en que compita y deberán colocarse antes de las verificaciones técnicas.

Art. 14.- OFICIALES

14.1. La FARMU podrá designar, al menos, los siguientes oficiales:

- ✓ 1 Comisario Deportivo, que actuará como Presidente del Colegio.
- ✓ 1 Delegado Técnico.
- ✓ Los demás Comisarios Deportivos hasta llegar a 3 por prueba.
- ✓ El Director de Carrera y sus Adjuntos.
- ✓ El Secretario del Meeting.
- ✓ El Responsable de Cronometraje.
- ✓ Los Comisarios Técnicos.
- ✓ El resto de oficiales.

14.2. Todos los oficiales deberán figurar con su número de licencia y su cometido específico en el Reglamento Particular de la prueba o en un Anexo al mismo.

14.3. El Director de Carrera dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación:

- a) Controlar el desarrollo de los Entrenamientos y de las Carreras; que se respeten los horarios y, si él lo juzgase necesario, proponer a los Comisarios Deportivos la modificación de los horarios conforme a lo establecido en el presente Reglamento.
- b) Parar a cualquier kart (en cumplimiento de lo reglamentado en el presente Reglamento).
- c) Parar o neutralizar el desarrollo de los Entrenamientos o de las Carreras si cree que puede ser peligrosa su continuación, de conformidad al presente Reglamento, y asegurar que la nueva salida se efectúe conforme al procedimiento.
- d) El procedimiento de salida.

14.4. El Director de Carrera o su adjunto, deberá mantenerse en la Zona de control y en contacto por radio con todos los puestos de Comisarios durante todas las sesiones de Entrenamientos y en Carreras. Todos los oficiales (incluidos los Comisarios Deportivos) deben mantenerse localizables por el Director de Carrera.

Art. 15.- INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES

15.1. Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional, dar instrucciones a los concursantes por medio de comunicados especiales de acuerdo con lo establecido en el C.D.I. Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los concursantes (salvo imposibilidad material) y en todo caso publicadas en el Tablón Oficial de Avisos, que dará fe de la publicación.

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

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

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

15.5. Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas en el C.D.I., debiendo tener las banderas unas medidas mínimas de 70 x 90 c. y de 90 x 110 cm. las rojas y de

cuadros. Los concursantes no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean. Las señales transmitidas a los pilotos por mediación de las banderas y señales previstas en el C.D.I. deberán ser respetadas sin dilación. La falta de respeto a estas señales podrá ser sancionada hasta con la descalificación del Meeting.

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

15.6. En las Carreras, Mangas de Repesca todo piloto doblado por cualquier motivo, o que a criterio del Director de Carrera vaya a ser superado por la cabeza de Carrera, se le mostrará la bandera azul. Deberá facilitar el paso a los pilotos que vayan a doblarlo y hacerlo de manera que ni penalice a éstos ni provoque situación de peligro. Cualquier piloto que parezca ignorar deliberadamente las banderas azules, será puesto en conocimiento de los Comisarios Deportivos.

15.7. Banderas amarillas:

Una o más banderas amarillas mostradas en los Puestos de Señalización indican la existencia de un peligro de cualquier clase en la pista o próximo a ella. Los pilotos deben reducir la velocidad y estar preparados para cambiar de dirección e incluso parar. Los adelantamientos están prohibidos bajo estas circunstancias.

Cualquier infracción de esta regla durante las sesiones de entrenamientos de un meeting será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

Las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en referencia a la cancelación de tiempos por no respetar una o más banderas amarillas seguirán el procedimiento establecido en las PPPCC.

Cualquier infracción de esta regla durante el meeting, será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

Art. 16.- INCIDENTES y SANCIONES

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

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

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

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

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

- Amonestación.
- Multa en metálico.
- Penalización en tiempo (de aplicación directa o para añadir al tiempo invertido).
- Pérdida de posiciones en la parrilla de la salida.
- Pérdida de puntos de la clasificación del campeonato
- Descalificación.

Toda penalización en tiempo no será apelable, en base a lo dispuesto en el artículo 12.2.4 del CDI.

Los Comisarios Deportivos podrán aumentar la severidad de la penalización a aplicar, teniendo en cuenta, la posible reiteración de infracciones a lo largo de la temporada.

Comunicación de sanciones: Los Comisarios Deportivos podrán informar sobre sanciones por infracciones al procedimiento de salida o situaciones concretas presuntamente cometidas. Estas sanciones podrán ser comunicadas a los pilotos durante el transcurso de las Mangas o Carreras, mediante panel informativo con su número y la sanción impuesta. Estas penalizaciones aparecerán aplicadas directamente en la clasificación provisional correspondiente.

16.5. Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán informar al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina sobre cualquier licenciado que ellos consideren implicado en un "Incidente".

16.6. El Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina podrá penalizar a cualquier piloto implicado en un "Incidente" de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la FARMU.

16.7. Ninguna decisión tomada o penalización impuesta reducirá el efecto de los Art. 12.11 o 12.12 del Código Deportivo Internacional

Art. 17.- ENTRENAMIENTOS PRIVADOS

17.1. Los Entrenamientos privados vienen definidos en Suplemento 1 del Anexo "H" del CDI y son realizados en base a un contrato entre el Circuito y el que alquila la Pista.

17.2. Se autorizan, en el circuito donde vaya a celebrarse la prueba, los Entrenamientos privados para los pilotos inscritos en el CKRM 2021, cualquier día del año salvo prohibición expresa.

Art. 18.- CRONOMETRAJE - TELEMETRÍA

El cronometraje del CKRM 2021, podrá realizarse mediante el sistema y material proporcionado por la FARMU.

18.1. Está prohibida la instalación de radio, durante todo el desarrollo de los Entrenamientos, Mangas y Carreras, salvo establecidos como obligatorios y/o los instalados por los Comisarios y Cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.

Está prohibida la utilización de cámaras o sistemas de adquisición de imágenes durante los Entrenamientos Oficiales cronometrados, Mangas clasificatorias y Carreras, salvo que estos sean instalados por la FARMU.

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

Será responsabilidad del concursante la conservación y mantenimiento de cualquiera de los sistemas de control entregados por la FARMU. En caso de rotura, deterioro, pérdida o mal uso de los mismos, el concursante deberá abonar los gastos de reposición del material dañado según lo especificado en el Anexo 1.

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

18.4. Será obligatorio para los concursantes entregar el transponder a la finalización del Meeting.

18.5. Desde los entrenamientos oficiales no cronometrados, los concursantes están obligados a tener instalados y en uso los transponders entregados al efecto, pudiendo el director de carrera detener con bandera negra + punto naranja al piloto que no lo lleve instalado.

Art. 19.- DISCIPLINA GENERAL EN PADDOCK

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

Todos los concursantes están obligados a respetar las normas de utilización e instalación de elementos en el Paddock establecidas por la FARMU.

Está prohibido pintar, perforar, desmontar o realizar un mal uso de las instalaciones del circuito (Paddock, Boxes, Pit Lane, muro de señalización, etc). Los desperfectos ocasionados en las instalaciones, serán responsabilidad del concursante.

19.2. Esta Zona estará exclusivamente destinada para los vehículos y carpas de asistencia técnica. Una vez instalados los vehículos y carpas de asistencia, no estará permitida la salida de ningún vehículo hasta la finalización del meeting, excepto por razones de fuerza mayor, así entendidas por los Comisarios Deportivos.

La FARMU realizará una planificación y designación de espacios para cada piloto/equipo. Cualquier piloto/equipo que no respete esta norma podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos.

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

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

19.5. Está prohibido circular con motocicletas, scooters o cualquier medio motorizado en el Paddock.

19.6. Durante todo el transcurso de un meeting, NO estará permitido el uso de bancos de potencia, ni fijos ni portátiles, dentro del recinto de la Pista.

Art. 20.- DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

20.1. Seguridad general

20.1.1. Equipamiento e indumentaria de seguridad para los pilotos. Los pilotos deben llevar obligatoriamente los elementos de seguridad descritos en el Art. 2.29 del Reglamento Técnico del CKRM 2021, durante todo el transcurso del meeting, incluidos los entrenamientos privados previos al mismo.

20.1.2. Existirá en la Pista todas las medidas de seguridad, desde el principio hasta el final del Meeting. (Entrenamientos, Mangas y Carreras). Todo repostaje del tipo que sea está prohibido, salvo cuando el kart en cuestión se encuentre parado en su carpa.

20.1.4. Se recomienda que cada participante disponga de un extintor, de al menos 2 K, en la carpa de asistencia y/o lugar de trabajo en el Paddock. En las carpas que estén ubicados más de un participante, el número de extintores recomendable será igual al número de pilotos albergados en la misma.

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

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

20.2. Circuito / Pista: Solo los participantes inscritos para la prueba tendrán acceso a la Pista, siempre dentro del horario previsto para la prueba. Asimismo, solo los oficiales especificados en el Reglamento Particular de la prueba tendrán acceso a la Pista.

Los representantes de prensa solo tendrán acceso a la Pista cuando hayan sido adecuadamente acreditados ante la FARMU y hayan sido autorizados a ello, mediante la acreditación correspondiente. Asimismo, deberán respetar cualquier instrucción de seguridad que reciban de los Oficiales de la prueba.

20.2.1. Está prohibido circular en kart fuera de la Pista en la cual se desarrolla la prueba.

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

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

20.2.4. Está estrictamente prohibido a los pilotos conducir sus karts en dirección opuesta a la de Carrera, excepto que sea estrictamente necesario para retirar el kart de una situación peligrosa.

20.2.5. Cualquier reparación con herramientas está prohibida fuera del Área de reparación. Llevar herramientas o repuestos, así como reparar con herramientas en la Pista está prohibido.

20.3. Detención de un kart en pista

20.3.1. El piloto de cualquier vehículo incapaz de mantener la velocidad de carrera y que esté abandonando la Pista deberá avisar previamente de su intención de hacerlo, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro y se efectúa lo más cerca posible de una zona segura.

20.3.2. Está prohibido empujar el kart por la Pista excepto si es para situarlo en una zona segura o para su puesta en marcha.

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

20.3.4.- El piloto podrá reemprender la marcha, siempre y cuando lo pueda hacer por sus propios medios y sin ninguna ayuda exterior, salvo la de los oficiales en su caso. Su reincorporación a pista la realizará de manera que no entorpezca a otros participantes.

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

Si el kart se reincorpora a la carrera como resultado de esta asistencia externa, debe hacerlo dentro del total respeto al Reglamento y sin obtener ninguna ventaja por ello.

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

Salvo durante la suspensión de la carrera, cualquier kart abandonado en el circuito por su piloto, incluso temporalmente, será considerado como que abandona la misma.

20.4.Código de conducta en pista:

Si un kart sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del punto 20.4.2. citado a continuación, el piloto puede reincorporarse a la carrera. Sin embargo, solo puede realizarlo, cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna. En este caso, si el piloto obtiene un beneficio (por ejemplo, acortar el recorrido) o crea un problema de seguridad, podrá ser penalizado.

El adelantamiento podrá ser realizado por la derecha o por la izquierda

20.4.1. Las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como, más de un cambio de dirección para defender una posición, la aglomeración voluntaria de karts dentro de los límites de la pista, o proceder a cualquier otro cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidas. Todo piloto considerado como culpable de una de estas infracciones antes mencionadas, podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos de la prueba.

20.4.2. La repetición de faltas graves, o la evidencia de una falta de dominio o control del vehículo (por ejemplo, una salida de Pista), será comunicada a los Comisarios Deportivos de la prueba y podrá entrañar hasta la descalificación de la Carrera de todo piloto implicado.

20.4.3. Contactos / colisiones, entendidos como incidentes o colisiones evitables (durante todo el meeting, incluidas las vueltas de formación y deceleración), podrán ser sancionados por los Comisarios Deportivos.

20.4.3.1 Estará previsto en todas las categorías el uso obligatorio de sujeción del paragolpes delantero CIK "descolgable". El piloto que al término de alguna de las mangas clasificatorias y/o carreras tenga dicho paragolpes mal sujeto (descolgado) será sancionado directamente en la clasificación provisional. **Ver dibujo 1A**

20.4.3.2 Cualquier acción de recolocar o intentar recolocar el paragolpes a su posición correcta será objeto de sanción directa. Si en dicha acción se vieran involucrados otro/s piloto/s, la sanción sería la misma para ambos.

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

20.4.5 Está prohibido realizar ensayos de salida en la pista, excepto en el momento, lugar y forma establecida por el Director de Prueba y/o Carrera en el Briefing y siempre que no entrañe peligro para el resto de los participantes.

20.4.6. Está prohibido efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos, a partir del punto indicado por el Director de Competición y/o de Carrera en el Briefing.

20.4.7. La circulación de un kart innecesariamente lenta, errática o de forma que pueda ser considerada potencialmente peligrosa para el resto de los pilotos o resto de personas, estará prohibida en cualquier momento. Será de aplicación tanto si el kart está circulando en pista, entrada y/o salida del Pit Lane.

Art. 21.- VERIFICACIONES

21.1. Con carácter general y siempre que no contradiga la normativa aplicable en esta especialidad, será de aplicación lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos y Copas de Automovilismo de la Región de Murcia, además de la normativa recogida en el presente Reglamento Deportivo.

21.2. Ningún participante podrá tomar parte en una prueba hasta que no haya sido autorizado por los Comisarios Deportivos a la vista de los resultados de las verificaciones previas a la prueba (Técnicas y Administrativas).

21.4. Los Comisarios Deportivos de una prueba podrán:

- a) Hacer verificar las condiciones de conformidad de un kart o de un competidor antes, durante y después de los Entrenamientos y/o de las Carreras.
- b) Exigir que un kart sea desmontado durante las verificaciones técnicas para asegurarse de que están completamente respetadas las condiciones de admisión o de conformidad.
- c) Solicitar a un competidor que proporcione la pieza que ellos puedan creer necesaria.
- d) No autorizar la salida a cualquier kart por razones de seguridad.

Art. 22.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

22.1. Durante las verificaciones administrativas, los concursantes deberán tener disponibles todas las licencias.

22.2. La FARMU preverá de los documentos exigidos (Reglamento, horarios, publicidades, listas de inscritos, pasaporte técnico, Pases (1 Pase Mecánico Parque Cerrado), y cuanta documentación estime oportuno y sea de interés para los equipos.

Art. 23.- VERIFICACIONES TÉCNICAS

23.1. Salvo derogación expresa de los Comisarios Deportivos, ningún concursante/conductor que no haya pasado la verificación técnica o la haya realizado después de la hora establecida, será autorizado a tomar parte en Entrenamientos ni Carrera.

23.2. Verificaciones Previas: Las verificaciones técnicas previas, serán efectuadas por los oficiales designados, siendo estos los responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado de verificación y son los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes. En las verificaciones técnicas previas se presentará a verificación el material expresado en el boletín de inscripción y/o lista de inscritos oficial.

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

23.2.2. El concursante de cada kart recibirá durante las verificaciones administrativas un pasaporte técnico, que deberá cumplimentar en su totalidad y entregarlo en el control técnico. No será admitido un pasaporte técnico incompleto.

23.2.3. El Concurante es el único responsable de que el material verificado cuente con todas las marcas y/o precintos establecidos para la prueba y durante toda la duración del meeting. Se recomienda que, antes de abandonar el Parque de verificaciones, el concursante revise exhaustivamente que este proceso ha sido cumplido y en su defecto proceda a informar a los Comisarios Técnicos.

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

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

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

Los Comisarios Técnicos podrán controlar el estado de los precintos, antes y después de los entrenamientos clasificatorios y de todas las Mangas y Carreras. A la vista de un precinto roto o

ausencia de marcas, el Comisario Técnico pasará un informe a los Comisarios Deportivos, los cuales procederán de la siguiente forma:

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

b) Si la anomalía es detectada después de iniciarse los Entrenamientos clasificatorios se penalizará con la anulación de tiempos obtenidos. Si es detectada después de iniciarse una manga será descalificado de la misma.

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

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

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

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

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

23.3. Verificaciones Finales: Inmediatamente después de cada sesión de entrenamientos cronometrados oficiales; después de cada manga; repesca y tras cada carrera, los **tres** primeros clasificados podrán ser verificados en aquellos puntos que los Comisarios consideren oportuno. Además, como norma general, a todos los participantes les será verificado el peso. Los Comisarios Deportivos podrán ampliar en cualquier momento y a su criterio, la cantidad de vehículos a verificar.

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

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

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

23.4. Como norma general, las infracciones de carácter técnico cometidas en los Entrenamientos llevarán consigo la anulación de los tiempos conseguidos. Las infracciones técnicas cometidas en las Mangas o Carreras conllevarán la descalificación de la Manga o Carrera correspondiente pudiendo llegar a la descalificación del Meeting, salvo que los Comisarios Deportivos estimen otra sanción, sobre la base de las condiciones específicas del hecho que se juzgue, debiéndose tener en cuenta lo especificado anteriormente.

Art. 24.- ZONAS DE ACCESO Y PARQUES DE SERVICIO

24.1. Entrada al Pit Lane: La sección de pista que conduce al Pit Lane será denominada “entrada al Pit Lane y se utilizará para abandonar la pista, el acceso al área de boxes y/o los parques de servicio. Durante la competición, solamente estará autorizado el acceso a Boxes por la entrada al Pit Lane.

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

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

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

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

Toda la zona de pesaje tiene la consideración de Parque Cerrado. Tan solo los Comisarios Técnicos y los pilotos con sus karts podrán acceder a ella, estando totalmente prohibida la presencia de mecánicos y/o competidores.

24.6. Parque de Llegada: El Parque de Llegada es la zona habilitada a la que los pilotos elegidos se dirigirán al finalizar los Entrenamientos Oficiales, Mangas, Repesca y Carrera para las verificaciones técnicas. El Parque de Llegada tendrá acceso restringido donde los pilotos elegidos para verificar y uno solo de sus mecánicos proceden, después de los Entrenamientos Oficiales, Mangas y Carreras, a las mencionadas verificaciones.

Desde la finalización de los Entrenamientos, Mangas, Repescas o Carreras, determinada desde el momento que se muestra la bandera a cuadros, cualquier punto desde la línea de llegada hasta el Parque de Llegada, este inclusive, tienen la consideración de Parque Cerrado.

24.7. Parque Cerrado: Adicionalmente a lo establecido en el Art. 39, el Parque de Llegada tiene la consideración de Parque Cerrado en toda su área.

24.8. Normas sobre Gasolina. La FARMU establecerá una gasolinera y octanaje de uso obligatorio durante todas las mangas bien sean de entrenamientos cronometrados o bien sean de Carreras, lo mismo se aplicará con el aceite de mezcla.

24.8.1. Infracciones: Será de aplicación lo dispuesto en el Artículo 16.4 y Anexo I del presente Reglamento

24.9. Marcaje de neumáticos: En el horario establecido al efecto, el concursante o un representante, procederán al marcaje por parte de los comisarios técnicos.

Art. 25.- BRIEFING

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

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

Art. 26.- COMPOSICIÓN DEL MEETING

El CKRM 2021, la composición de los Meetings será la siguiente: Verificaciones Administrativas y Técnicas, Entrenamientos Oficiales no cronometrados (mínimo 1 y máximo 5), Entrenamientos Oficiales Cronometrados de máximo 10 minutos, Manga Clasificatoria y Mangas de Repesca (en caso de ser necesarias), Carrera 1, Carrera 2, Carrera 3 (opcional) y entrega de trofeos (en caso de existir 3 carreras, se entregarán trofeos a la Carrera 2 y Carrera 3). La FARMU podrá autorizar otra composición distinta. Salvo autorización expresa de la FARMU, no está autorizada la combinación de categorías en una misma prueba. Salvo Junior y Senior que podrán correr juntos.

Art. 27.- KARTS ADMITIDOS EN PISTA

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

Entrenamientos Oficiales no cronometrados y Oficiales

Cronometrados: 34 karts. Mangas Clasificatorias, Mangas de Repesca
y Carreras: 34 karts.

Salvo decisión expresa de los Comisarios Deportivos, quienes podrán aumentar su número hasta un máximo de 36 pilotos en función de las características del circuito.

Art. 28.- DISTANCIAS A RECORRER

La distancia máxima a recorrer en el CKRM 2021 será la siguiente: Se especificará en el reglamento particular del Meeting.

Art. 29.- SITUACIÓN DE PISTA MOJADA (LLUVIA)

29.1. En caso de declararse "Pista Mojada" (condición señalada por una pancarta o bandera de pista deslizante por el Director de Carrera), la elección de neumáticos es libre (excepto en la categoría de Pre-Mini y Mini). El Director de Carrera se reserva el derecho de mostrar la bandera negra a un piloto, si juzga, que lleva un juego de neumáticos erróneo y va muy lento y peligroso para los otros pilotos. En los demás casos la utilización de neumáticos "Slicks" es obligatoria.

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

Art. 30.- ENTRENAMIENTOS (Oficiales no cronometrados y Warm-up)

30.1. Definición

- a) Entrenamiento oficial no cronometrado: Sesión no obligatoria, abierta a todos los vehículos y pilotos autorizados a tomar parte en el meeting. Se hará antes del entrenamiento oficial cronometrado.
- b) Warm Up: sesión no obligatoria, que en caso de celebrarse será el mismo día de la(s) carrera(s), en el que sólo pueden tomar parte todos los pilotos admitidos para la carrera.

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

30.2. Desarrollo y Composición: Tendrán una duración mínima de 5 minutos para cada categoría. Cuando el número de inscritos sea mayor de 34, serán divididos en series o mangas, par e impar, con un máximo de 34 pilotos por serie o manga, cada una de las cuales realizará una sesión de Entrenamientos. El uso de transponder es obligatorio desde el principio de estos Entrenamientos. Las infracciones cometidas por un piloto o su concurante durante los Entrenamientos oficiales no cronometrados, serán penalizadas por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

30.3. Interrupción de los Entrenamientos Oficiales no cronometrados y Warm-up: Cuando fuera necesario interrumpir los Entrenamientos a causa de obstrucción de la Pista por un accidente o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista.

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

Sólo en los casos de Entrenamientos Oficiales no cronometrados y/o Warm-up, se podrá renunciar a prolongar dicho período después de una interrupción de este tipo.

Art. 31.- ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS

31.1. Definición: Entrenamiento Oficial cronometrado: Sesión obligatoria para todos los vehículos y pilotos, que deseen tomar parte en la carrera, y hayan sido autorizados a tomar parte en dicha sesión. Los pilotos autorizados a participar en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, tendrán derecho a una sesión máxima de 10 minutos; en cada serie podrá participar un máximo de 34 pilotos. La FARMU podrá determinar que alguna/s categoría/s realice/n los Entrenamientos Oficiales Cronometrados de manera individual. En este caso, se aplicarán las siguientes normas:

a) Cada piloto accederá a pista individualmente para realizar un total de dos vueltas completas cronometradas.

b) El orden para tomar parte en los entrenamientos será determinado, mediante sorteo, que se celebrará en el briefing de la prueba.

c) A la hora establecida en el programa horario oficial, los pilotos, junto con su mecánico, deberán estar

preparados, en el Área de Reparación, sentados en su kart y con todo el equipamiento de seguridad, en el orden previamente establecido, a la espera de la señal del Director de Carrera, que indicará, cuando deben arrancar el motor y acceder a pista, todo ello, en el menor tiempo posible.

d) Desde su incorporación a pista hasta la aproximación a la línea de cronometraje, los pilotos utilizarán este espacio para conseguir que los elementos mecánicos del kart adquieran temperatura de trabajo, quedando terminantemente prohibido realizar cualquier maniobra de zig-zag y circular a una velocidad anormalmente reducida.

e) Una vez cruce por primera vez la línea de cronometraje, comenzarán sus dos vueltas consecutivas cronometradas.

f) Al finalizar la segunda vuelta cronometrada, los pilotos se dirigirán hacia el carril de desaceleración y acceso a la zona de báscula. Durante la vuelta de desaceleración, queda prohibido circular a una velocidad anormalmente reducida, así como entorpecer a cualquier piloto que esté realizando sus vueltas cronometradas.

g) Durante todo el desarrollo de los entrenamientos, los pilotos, únicamente podrán utilizar el trazado de la pista.

h) Cualquier infracción a lo descrito en este apartado, será penalizado por los Comisarios Deportivos a su exclusivo criterio.

31.2. Composición y Desarrollo

31.2.1. Los pilotos que hayan pasado las verificaciones serán divididos en series cuando superen los 34 vehículos, mediante sorteo, en presencia de un Comisario Deportivo, o mediante el sistema de par e impar. Como norma general, las series serán publicadas al término de las Verificaciones técnicas de cada categoría.

31.2.2. Durante cada sesión, los pilotos tomarán la salida cuando lo consideren oportuno, salvo en los casos de entrenamientos cronometrados individuales. Cualquier piloto que cruce la línea de salida de la Zona de Salida de Boxes se considerará como que ha tomado la misma.

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

31.2.5. Los mecánicos o empujadores no están autorizados a ayudar a los pilotos una vez hayan cruzado la línea al final de salida de la Zona de Salida de Boxes.

31.3. Clasificación de Entrenamientos Oficiales Cronometrados

31.3.1. Un kart no puede ser clasificado más que por el piloto inscrito en el mismo.

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

1.- Si se realiza 1 serie: - La Clasificación se realizará con el mejor tiempo de cada piloto.

2.- Si se realizan 2 series:

Caso A.- Si el mejor tiempo de la serie más lenta, es menor del 101%, que el mejor tiempo de la serie más rápida:

- La clasificación se realizará por el mejor tiempo de cada piloto.

Caso B.- Si el mejor tiempo de la serie más lenta, es mayor del 101%, que el mejor tiempo de la serie más rápida:

- La clasificación se realizará aplicando el criterio siguiente:

- 1er Clasificado: 1º de la serie 1 (más rápida).
- 2º Clasificado: 1º de la serie 2 (más lenta).
- 3º Clasificado: 2º de la serie 1
- 4º Clasificado: 2º de la serie 2 y así sucesivamente.

31.3.3. En caso de empate, se considerará el 2º mejor tiempo de cada piloto, y así sucesivamente hasta romper el empate.

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

31.4. Interrupción de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados

31.4.1. La decisión de parar los Entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera (o en su ausencia, por su adjunto). El Director de Carrera puede interrumpir los Entrenamientos oficiales cronometrados tantas veces y por tanto tiempo como él crea necesario, para despejar la Pista o permitir la retirada de un vehículo.

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

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

31.5. Reanudación de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados

31.5.1. Salvo imposibilidad manifiesta, estos entrenamientos serán reanudados al menos para cumplir los tiempos mínimos de Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

31.5.2. En el caso que una o varias sesiones de Entrenamientos oficiales cronometrados sean interrumpidas, no se admitirá ninguna reclamación relativa a los posibles efectos sobre la calificación de los pilotos admitidos a la salida. Solo estarían autorizados a participar en la reanudación de los entrenamientos oficiales cronometrados, aquellos pilotos que no hubiesen accedido a pista antes de la interrupción y aquellos que aún continuasen en pista.

Art. 32.- PARRILLA DE SALIDA

Al final de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados, podrá ser publicada la lista de pilotos clasificados y también las parrillas de salida. Solo a estos pilotos les será permitida la salida en las Mangas de clasificación y/o en las Carreras.

32.1. Formación de las Parrillas de Salida:

- La Parrilla de las Mangas Clasificadoras (si las hubiera) se formará en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados y según el número de pilotos mediante el sistema de grupos especificado en el Art.36.
- La Parrilla de la Repesca (si la hubiera) se formará en función de los resultados de las Mangas Clasificadoras.
- La Parrilla de la Carrera 1 se formará en función de los resultados de las Mangas Clasificadoras y Repesca (si las hubiera). En su defecto, se formará en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados y según el número de pilotos mediante el sistema de grupos especificado en el Art.36.
- La Parrilla de la Carrera 2 se formará en función de la Clasificación oficial provisional (salvo que se indique otro sistema en el Reglamento Específico de cada categoría), publicada por la Dirección de Carrera inmediatamente después de finalizar la Carrera 1. Si desde la publicación de la citada Clasificación provisional hasta la hora establecida para la publicación de la parrilla de la Carrera 2, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional que sirve de base para la confección de la parrilla.
- Si existiese, la Parrilla de la Carrera 3 se formará en función de la Clasificación oficial provisional (salvo que se indique otro sistema en el Reglamento Específico de cada categoría), publicada por la Dirección de Carrera inmediatamente después de finalizar la Carrera 2. Si desde la publicación de la citada Clasificación provisional hasta la hora establecida para la publicación de la parrilla de la Carrera 3, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional que sirve de base para la confección de la parrilla.
- Si un competidor apela una decisión de los Comisarios Deportivos, si finalmente (a posteriori) se desestimara dicha apelación, se le sería retirado el resultado de la carrera donde afecte a la parrilla de salida dicha decisión.

32.2. El piloto que tenga la Pole Position de cada parrilla podrá elegir el lado de Pole Position (izquierdo o derecho de la Pista), siempre y cuando informe al Director de Carrera tan pronto como llegue al Parque de Salida. Esta elección solo modificará la primera línea de parrilla, excluyendo a los demás. De no darse este caso, el piloto Pole Position de cada parrilla tomará la salida de la Carrera desde la posición especificada en el Reglamento Particular de la Prueba.

32.3. La parrilla de salida definitiva podrá ser publicada el día de la carrera 30 minutos antes de la hora

oficial de salida de la prueba (Repesca o carrera). En el caso de que se celebren 2 carreras el mismo día, la publicación de esta parrilla se efectuará 30 minutos antes de la salida de la segunda carrera. Cualquier competidor cuyo vehículo no pueda formar parte de la parrilla, por la razón que sea (o que tenga un motivo importante para creer que su vehículo no estará preparado para tomar la salida) debe informar al Director de Carrera antes de este momento. Si se retiran uno o más vehículos antes de la publicación definitiva de la parrilla de salida, sus espacios en la misma serán completados con los vehículos de reserva, si los hubiera, que serán admitidos a la salida en los últimos puestos de la parrilla.

Después de la publicación de la parrilla de salida, ningún vehículo de reserva será admitido a participar en la carrera. Todo participante que se retire del meeting sin notificar previamente su decisión de hacerlo al Director de Carrera, será sancionado.

Art. 33.- PROCEDIMIENTO DE PARQUE DE SALIDA PARA WARM UP, ENTRENAMIENTOS OFICIALES, MANGAS CLASIFICATORIAS, MANGAS DE REPESCA Y CARRERAS

33.1. Entrenamientos Oficiales no cronometrados y Warm Up: Para los Entrenamientos Oficiales no cronometrados y Warm Up, los pilotos accederán a la pista de la forma siguiente:

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

Control de puerta:

- Solo el piloto y mecánico, acreditados por sus pases numerados, tendrán acceso al Parque de Salida en los horarios establecidos para sus mangas.

33.2. Entrenamientos Oficiales Cronometrados, Mangas clasificatorias y Carreras: Los pilotos y sus karts se dirigirán al Parque de Salida siguiendo el procedimiento siguiente:

- Se abrirá el Parque de Salida 10 minutos antes del horario

de salida. Control de puerta:

- Realizada la apertura del Parque de Salida, el comisario de Parque realizará el control siguiente, mediante la hoja de control de entrada:
- Solo el Piloto y su Mecánico de Parque Cerrado están autorizados a acceder al mismo.
- Piloto y mecánico deberán presentar la acreditación correspondiente, pases titulares con el número, y solo podrán acceder al Parque de Salida en la manga que les corresponda y en el horario previsto para la misma.
- Al Parque de Salida solo está autorizada la entrada del kart, el carro porta kart y la herramienta manual y recambios necesarios para la reparación del kart, así como los neumáticos de lluvia.

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

- 5 min. Antes de la salida se cerrará el acceso a la Pre-Parrilla.

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

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

Art. 34.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA

34.1. Disposiciones Generales

34.1.1. Pre-parrillas

Las parrillas de salida se formarán en la zona de pre-parrilla establecida a tal efecto en el circuito. En el caso de que la formación de la parrilla de salida previa, se realizará en la zona de parrilla en pista, esta será considerada como zona de preparrilla con las mismas consideraciones y normas.

34.1.1.1. Durante la formación de las pre-parrillas los pilotos se colocarán en la posición exacta que deberán ocupar en el momento de la salida. Este lugar deberá ser mantenido durante todo el procedimiento de salida.

34.1.1.2. La parrilla tendrá una formación de dos filas.

34.1.1.3. Una vez los karts abandonan la zona de pre-parrillas y traspasan la línea que delimita el final de los boxes o carril de aceleración, no pueden recibir ningún tipo de ayuda exterior.

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

34.1.1.5. Cualquier piloto con su kart, presente en la parrilla de salida o Pre-parrilla dentro de los tiempos establecidos, será considerado como salido a la prueba, independientemente del número de vueltas realizadas.

34.1.2.- Zona de Salida - Puesto de Dirección de Carrera.

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

34.1.2.2. Una línea amarilla pintada 25 metros antes de la línea de meta delimitará la zona a partir de la cual se podrá dar la salida. Esta línea también podrá estar compuesta por 1 cono a cada lado de la Pista.

34.1.2.3. Para las salidas lanzadas, en cada circuito existirá una línea roja en la zona previa a la zona de salida. Esta línea roja o línea imaginaria formada por conos al borde de la Pista, deberá ser indicada en el Reglamento Particular o en el Briefing. Durante la vuelta o vueltas de formación, los pilotos podrán recuperar su posición hasta esta línea roja. Una vez superada la línea roja, los pilotos no pueden recuperar la posición en la formación y tomarán la salida en la posición que ocupe en ese momento.

34.1.2.4. Para las salidas lanzadas, podrá existir un rectángulo en el centro de la pista, situado entre la zona de línea roja y hasta la línea amarilla. El rectángulo delimita los dos carriles por los que deben rodar las dos líneas de karts que forman la parrilla en movimiento y el espacio que no pueden invadir los karts antes de que la señal de salida haya sido dada. A efectos de interpretación, las líneas blancas forman parte del carril.

34.1.3. Tipos de Salida

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

34.1.3.2. La señal de salida será dada por medio de un semáforo, considerándose como señal de salida el apagado de las luces rojas del mismo (o en su defecto apagado de luces rojas + encendido de luces verdes). En caso de fuerza mayor, la salida podrá ser dada mediante la Bandera nacional según lo dispuesto en el CDI.

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

34.1.3.4. Por motivos de seguridad, el Director de Carrera podrá decidir iniciar la carrera por el procedimiento detallado en el Art 37.3.2 del presente reglamento deportivo.

34.2.- Secuencia del Procedimiento de Salida.

Este procedimiento será aplicable en todas las especialidades, que se regirá por el Reglamento de Circuitos. La vuelta de formación vendrá precedida de la siguiente señalización:

- 5 minutos antes de la salida. Se abrirá el Parque de Salida para la formación de la Pre-Parrilla.
- 3 minutos antes de la salida. Los karts deberán estar situados en su lugar de parrilla, listos para tomar la salida. Todas las personas deben abandonar la parrilla, excepto los pilotos, mecánicos y oficiales de la prueba.
- 1 minuto antes de la salida. Finaliza el plazo de realizar cualquier operación de ayuda mecánica exterior en los karts.
- A la señal de Jefe de Parrillas. Los pilotos arrancan sus motores y quedan a la orden del DC. En el caso de que un piloto no pueda arrancar su motor, deberá indicarlo a los comisarios.
- Bandera verde. Los pilotos deben iniciar la vuelta de formación. Si el Director de Carrera declara "Pista Mojada", en base al artículo 30, estará autorizado el cambio o montaje de neumáticos hasta la aparición del Panel de 3 minutos.

Solo en el caso siguiente podrá ser permitida una variación del procedimiento de salida indicado:

- Si comenzara a llover después de la señal de 3 minutos y antes de la vuelta de formación, a criterio del Director de Carrera se podrá dar la oportunidad de que los pilotos cambien neumáticos. Se mostraría el Panel de Salida Retrasada, y el procedimiento de salida comenzaría

de nuevo desde la señal de 5 minutos, permitiendo que las ruedas sean sustituidas. Durante esta intervención, solo será posible cambiar neumáticos, ajustar bujes y ajustar presiones de neumáticos. Cualquier otra intervención está prohibida. En este caso, se podrá cambiar neumáticos hasta el panel de 1 min.

34.3. Vuelta de Formación

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

En las categorías con embrague centrifugo, una vez arrancados los motores, los pilotos quedarán a las órdenes del Jefe de Parrilla, quien será el que determine el momento de iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos estén en condiciones de hacerlo.

34.3.2 En el momento en que el Director de Carrera o Starter agite la bandera verde, los vehículos deberán iniciar la vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en "Pole Position".

34.4. Salida Lanzada. Secuencia del procedimiento.

34.4.1. Una vez formadas las Pre-Parrillas, los pilotos estarán a las órdenes del Director de Carrera y seguirán sus instrucciones, los pilotos iniciarán la vuelta de formación, manteniendo su posición y sin adelantar al pole position.

34.4.2. Una vez que hayan tomado la salida de la vuelta de formación y traspasado la línea de boxes, los pilotos no podrán recibir ayuda exterior. En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos hayan salido de la zona de pre-parrilla, podrá recibir asistencia. Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando reciba la autorización del Director de Carrera y siempre antes de que las luces rojas hayan sido encendidas. En el Briefing, se detallará el punto del circuito que se tomará como referencia, para permitir esta incorporación. Una vez encendido el semáforo rojo, todos los karts que se encuentren en el Área de Reparación o Pre-Parrilla no podrán tomar la salida hasta que ésta haya sido dada de forma efectiva, independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.

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

- Circular en dos filas y en paralelo, a velocidad reducida.
- No utilizar otro itinerario que el delimitado por la pista para la carrera.
- Guardar la posición marcada en la pre-parrilla
- No efectuar ensayos de salida

34.4.4. Todo piloto que no pueda mantener su posición en el seno del pelotón durante la vuelta de formación, podrá intentar recuperar su posición asignada con la condición de que efectúe esa maniobra de una forma prudente y terminar de recuperarla antes de traspasar la línea roja (realmente pintada en la pista o delimitada por conos), y el resto de pilotos deberá facilitar esta operación cediendo el paso.

En el caso de que no puedan recuperar su posición original al llegar a la línea roja tomarán la salida en el lugar que ocupen en dicho momento.

Después de esa línea ninguna maniobra de adelantamiento será autorizada.

En el caso de una nueva vuelta de formación, podrá volver a intentar recuperar su posición una vez haya pasado por la línea de meta y antes de llegar de nuevo a la línea roja.

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

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

34.4.6. Para recuperar su posición no podrá usar ningún otro camino o vía que no sea la considerada como pista.

34.4.7. Sin embargo sí, en el caso eventual de una repetición de la vuelta de formación, intenta arrancar por delante de la formación con el objeto de ser superado por los primeros pilotos e intercalarse en el pelotón, será sancionado por los Comisarios Deportivos.

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

34.4.9. Al final de la vuelta de formación, los pilotos deberán llegar al rectángulo o carril previo a la línea amarilla, a velocidad reducida y constante, en perfecta formación, ocupando su lugar de parrilla y perfectamente alineados en dos filas paralelas de karts, cada una de ellas por su lado correspondiente y sin invadir el rectángulo central marcado en la pista.

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

34.4.11. Ningún kart puede acelerar antes de que se hayan apagado las luces rojas. Los karts deben mantener su posición, y formación en dos filas sin salirse de ellas, y sin invadir el rectángulo, hasta que la señal de salida haya sido dada.

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

34.4.13. Si no considera correcta la formación, encenderá la luz ámbar o naranja (o en su defecto no apagará las luces rojas), que significará que debe realizarse otra vuelta de formación y se inicia de nuevo el procedimiento de salida.

34.5. Salida Parada - Secuencia del procedimiento.

34.5.1. Una vez formadas las Pre-Parrillas, los pilotos estarán a las órdenes del Director de Carrera y seguirán sus instrucciones. Los pilotos iniciaran la vuelta de formación manteniendo sus posiciones y sin adelantar al pole position.

34.5.2. Una vez que hayan abandonado la Zona de Preparrillas y traspasado la línea de final de boxes o carril de aceleración los pilotos no podrán recibir ayuda exterior. Los pilotos iniciarán la vuelta de formación y se dirigirán a la parrilla de salida en la pista, utilizando el desarrollo normal de la pista.

En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos hayan salido de la zona de pre-parrilla, dirigirá su kart al Parque de Servicio en el cual podrá recibir asistencia. Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando el pole position no haya llegado a la zona de línea roja. Una vez el pole position haya llegado a la línea roja, todos los karts que se encuentren en el Área de Reparación o Pre-Parrilla no podrán tomar la salida hasta que esta haya sido dada de forma efectiva, independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.

34.5.3. Al final de la vuelta de formación y a las órdenes de los Comisarios los pilotos tomarán sus posiciones y detendrán sus karts en la Parrilla de Salida. El Director de Carrera o su adjunto estarán en la línea de salida con una bandera roja.

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

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

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

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

34.5.8. El Director de Carrera o su adjunto y el Comisario abandonarán la Pista al mismo tiempo y los pilotos quedarán a las órdenes del Director de Carrera.

34.5.9. El Director de Carrera o el Starter encenderá el semáforo rojo, o iniciará el encendido secuencial de las luces rojas.

34.5.10. La Salida se considerará dada cuando se apaguen las luces rojas por el Director de Carrera durante los siguientes 2 a 4 segundos.

34.5.11. Si el Starter no está satisfecho con el procedimiento, encenderá la luz ámbar o naranjas, lo cual significa que una vuelta de formación más será realizada, en su defecto podrá indicar con la mano una vuelta más.

34.5.12. Si un piloto no pudiera salir, se mantendrá en su kart y notificará su situación levantando los brazos, sin abandonar el kart, y quedará a las órdenes de los Comisarios de pista, para situar el kart en una posición segura.

34.5.13. En el caso de que se realizara una nueva vuelta de formación, el piloto será autorizado a salir de su kart he intentar arrancar exclusivamente por sus propios medios una vez que toda la parrilla le haya pasado. No estará autorizado a retomar su posición original y deberá tomar la salida al final de la parrilla. Ningún piloto estará autorizado a ocupar la posición vacante. Si dicho piloto recuperara su posición sería sancionado por los Comisarios Deportivos con 10", pudiendo el Director de Carrera mostrarle un cartel con la citada penalización.

34.5.14. Si fuera necesario interrumpir el procedimiento de salida, el Director de Carrera, presentará la bandera roja agitada, indicando a los pilotos que deben apagar sus motores.

34.6.- Falsas salidas e incumplimientos al Procedimiento de Salida.

34.6.1. En el caso de repetidas falsas salidas o por incidentes en la Vuelta de Formación, el Director de Carrera, actuando como Juez de Hechos, podrá parar el procedimiento de salida mediante la bandera roja e informar a los Comisarios Deportivos, los cuales podrán penalizar al piloto que las haya provocado.

Una nueva salida será dada inmediatamente, o en un tiempo prudencial que establezca el Director de Carrera, de acuerdo a las circunstancias. La parrilla de salida será la misma que en el procedimiento inicial. Todos los pilotos presentes en el área de salida o en el área de reparación antes de que el procedimiento fuera detenido, serán autorizados a tomar la salida de la nueva

vuelta de formación. Se aplicaría la secuencia del

Procedimiento de Salida, estando autorizadas las reparaciones hasta un 1 minuto antes que se vaya a dar la salida.

34.6.2. Cualquier intento de adelantar o retrasar la salida será sancionado. Incurren en una salida anticipada los pilotos que, antes de la señal de salida, dejan de estar en la posición de salida asignada. Las penalizaciones por las infracciones al procedimiento de salida están recogidas en el Anexo 1. El Director de carrera podrá mostrar un cartel con la penalización al piloto que incurra en dicho adelanto.

Para verificar el cumplimiento de la normativa establecida en el Procedimiento de Salida, salidas anticipadas y control de la alineación, todos los oficiales que figuren en el Reglamento Particular de la prueba, serán considerados además Jueces de Hechos, en conformidad con el Art. 11.16 y 13.6 del CDI.

34.6.3. Podrán nombrarse tantos Jueces de Hechos como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.

Art. 35.- MANGAS CLASIFICATORIAS.

35.1. Definición

35.1.1. Los tiempos realizados en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados servirán para confeccionar las parrillas de salida de las Mangas Clasificatorias.

35.1.2. Las Mangas Clasificatorias se realizarán en función del número de pilotos, dividiéndose en grupos de un máximo de 14 pilotos y 2 grupos como máximo en cada Manga.

35.2. Composición y Desarrollo: Las Mangas Clasificatorias se desarrollarán mediante los siguientes criterios:

Caso A Si el número de pilotos es menor al de admitidos en Pista (28), se efectuarán dos Mangas clasificatorias, en las que participarán todos los pilotos, excepto una decisión distinta tomada por los Comisarios Deportivos de la prueba.

Caso B Si el número de pilotos autorizados a tomar la salida es de 25 a 42 se realizarán 3 grupos, confeccionados de la siguiente forma según la clasificación de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados:

1er Clasificado - 1º grupo A 2º Clasificado - 1º grupo B 3er Clasificado - 1º grupo C 4º Clasificado - 2º grupo A 5º Clasificado - 2º grupo C 6º Clasificado - 2º grupo C Y así sucesivamente.

Cada Grupo competirá contra el resto de grupos formados, es decir: A contra C, B contra C, A contra B. Los 30 primeros pilotos clasificados en estas Mangas serán clasificados directamente a las Carreras.

Caso C Si el número de pilotos autorizados a tomar la salida es de 43 pilotos o superior. Se dividirán en dos divisiones, D1, D2, en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

- La División 1, estará formada por los pilotos clasificados en posiciones impares en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados (1º, 3º, 5º, etc.). La D1 será dividida en grupos, (A1, B1, C1, etc.), según el número de pilotos con un máximo de 17 pilotos por grupo y según el criterio del Caso B. Cada grupo competirá contra los demás grupos y como mínimo cada grupo deberá disputar dos mangas.
- La División 2, estará formada por los pilotos clasificados en posiciones pares en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados (2º, 4º, 6º, etc.). La D2 será dividida en grupos, (A2, B2, C2, etc.), según el número de pilotos con un máximo de 17 pilotos por grupo y según el criterio del Caso B. Cada grupo competirá contra los demás grupos y como mínimo cada grupo deberá disputar dos mangas.

Al final de las Mangas Clasificatorias, los primeros 14 pilotos clasificados de cada División serán clasificados para las Carreras Finales.

La parrilla de salida de la Prefinal, estará compuesta de la siguiente manera: 1 línea con los 14 primeros clasificados de la D1 y la otra línea con los 14 primeros clasificados de la D2. La pole position será otorgada al piloto con el menor número de puntos y determinará la línea a ocupar por la división a la que pertenece. En caso de empate a puntos, la pole se decidirá por el tiempo de los entrenamientos oficiales cronometrados.

Los restantes puestos de la parrilla de salida serán ocupados por los 6 clasificados en la repesca en función a su clasificación en la misma, si esta ha tenido lugar.

35.3. Puntuación y clasificación de las Mangas Clasificatorias.

35.3.1. Los puntos que se atribuirán a los pilotos en cada una de las Mangas clasificatorias será: Al primero..... 0 puntos.
Al segundo..... 2 puntos.
Al tercero..... 3 puntos.

Y así sucesivamente en función creciente de 1 punto.

35.3.2. Los pilotos que no hayan efectuado todas las vueltas previstas, será clasificado de acuerdo con el número de vueltas efectuadas.

35.3.3. En caso de ex-aequo entre pilotos, el desempate se realizará en función de su clasificación en los Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

35.3.4. Los pilotos que no tomen la salida en una Manga Clasificatoria, les será atribuidos un número de puntos igual al número total de participantes del grupo A y B más 1 punto.

Los pilotos descalificados recibirán un número de puntos igual al número total de participantes del grupo A y B más 2 puntos.

Cualquier piloto, junto con su kart, presente en la parrilla de salida o preparrilla dentro de los tiempos establecidos, será considerado como salido a la prueba, independientemente del número de vueltas realizadas.

35.3.5. En el caso de que una o varias mangas clasificatorias no pudieran disputarse por causas de fuerza mayor y que, además, sea manifiestamente imposible establecer una clasificación de las mismas deportivamente equitativa, donde todos los participantes hubiesen disputado el mismo número de mangas, se tomará la clasificación de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados como base para establecer la Parrilla de Salida de la Prefinal.

Art. 36.- MANGAS DE REPESCA

36.1. Composición y Desarrollo: Se realizarán mangas de repesca, siempre y cuando el número de pilotos autorizados a tomar la salida sea de 37 o superior pilotos en una categoría. En el caso de no llegar a este número, no se realizará manga de repesca, y por tanto solo los primeros 28 pilotos clasificados en las Mangas Clasificatorias pasaran directamente a disputar las Carreras Finales. Si fuera necesaria la realización de Mangas de Repesca, se realizarán mediante el sistema siguiente:

Caso 1 Si el sistema de clasificación ha sido el especificado en el Art. 36, caso B, los pilotos no clasificados directamente para las Carreras podrán participar en la Manga de repesca y su posición de salida será establecida de acuerdo con los puntos obtenidos en las Mangas Clasificatorias.

Caso 2 Si el sistema de clasificación ha sido el especificado en el Art. 36, Caso C, solo los 14 primeros pilotos no clasificados de la División 14 y los 14 primeros pilotos no clasificados de la División 2, podrán participar en la Manga de Repesca.

La parrilla de salida de la Manga de Repesca estará formada por una línea con la División 1 y otra línea con la Div. 2. La Pole Position será otorgada al piloto con menor número de puntos en las Mangas Clasificatorias y determinará la línea a ocupar por la división a la que pertenece. En caso de empate a puntos, la pole position se determinará por el tiempo de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

36.2. Clasificación de la Manga de Repesca: En ambos casos (1 y 2), los seis primeros serán clasificados para disputar las Carreras Finales y ocuparán las seis últimas plazas de la Carrera 1.

Art. 37.- CARRERAS

37.1. Composición y Desarrollo

37.1.1. En el CKRM 2021 se realizarán 2 Carreras (pudiendo añadirse una Carrera 3), denominadas Carrera 1 y Carrera 2 (salvo que se indique otro sistema en el Reglamento Específico de cada categoría).

37.2.- Neutralización o Reanudación tras una suspensión de una manga o carrera.

37.2.1.- Neutralización de una manga o carrera.

Una manga o carrera podrá ser neutralizada en el caso de que así se considera necesario por el Director de Carrera. El procedimiento será usado solo si la pista esta obstruida o si los pilotos u oficiales están en un inmediato peligro físico, pero las circunstancias no son suficientes para justificar la detención de la manga o carrera.

37.2.1.1.- La orden de neutralización será considerada dada, cuando en los puestos de Dirección de Carrera y Puestos de Comisarios se muestren banderas amarillas agitadas y un panel "SLOW" (panel amarillo con la palabra "SLOW" en negro, preferiblemente), que serán mantenidos hasta que finalice la neutralización.

Las luces naranjas intermitentes estarán encendidas en la línea de meta.

37.2.1.2.- Cuando la señal de neutralización sea dada, todos los karts deberán alinearse detrás del kart que vaya primero, estando totalmente prohibido realizar adelantamientos.

El adelantamiento solo podrá realizarse en el caso de un kart reduzca ostensiblemente su velocidad debido a un problema mecánico.

37.2.1.3.- Durante la neutralización, el piloto en cabeza dictará a velocidad a la que se debe circular, siempre muy moderada. Se entiende por velocidad moderada a respetar por el líder y el resto del grupo, una velocidad inferior a 60 km/h. Cualquier infracción a esta norma, podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos. Todos los demás karts deberán mantenerse detrás del líder en una formación lo más compacta posible, Ningún piloto está autorizado a dejar una distancia mayor a dos karts entre sí mismo y el kart que le precede.

37.2.1.4.- Los karts podrán entrar en el Área de Reparación durante la neutralización, pero no podrán reincorporarse hasta que los oficiales del área lo autoricen. Una vez se reincorpore a la pista, el kart procederá a velocidad reducida hasta llegar al final de la línea de karts tras el líder.

37.2.1.5.- Cuando el Director de Carrera decide el final del periodo de neutralización, las luces naranjas intermitentes en la línea de meta serán apagadas. Esto indicará a los pilotos que la manga o carrera será reanudada en el próximo paso por meta. En la última vuelta de neutralización, los paneles "SLOW" serán mantenidos y las banderas amarillas se mostrarán estáticas.

37.2.1.6.- Durante la última vuelta de neutralización, el kart líder seguirá marcando la velocidad, siempre reducida.

El Director de Carrera indicara la reanudación mostrando la bandera verde en la línea de meta. Los adelantamientos seguirán prohibidos hasta superar la línea de meta al final de la neutralización. Al acercarse a la línea de meta, donde la bandera verde será mostrada por el Director de Carrera, los pilotos solo podrán acelerar después de haber cruzado la línea amarilla anterior a la de meta. Las banderas amarillas y los paneles "SLOW" en los puestos de comisarios serán retirados y reemplazados por banderas verdes agitadas. Estas banderas serán mostradas como máximo durante una vuelta.

37.2.1.7- Todas las vueltas completadas durante la neutralización serán consideradas como vueltas de carrera.

37.2.1.8- Si la manga o carrera finalizara durante la neutralización, los karts tomarán la bandera de llegada como es habitual, al término de las vueltas previstas para la manga o carrera. Los adelantamientos solo serán permitidos en el caso de que un kart reduzca su velocidad a causa de un problema mecánico.

37.2.2.- Reanudación tras la suspensión.

Si una manga o carrera es suspendida en aplicación del artículo 37.3, el procedimiento de reanudación será efectuado en base al Procedimiento SLOW.

Bajo las órdenes del Director de Competición, los pilotos procederán a tomar la salida en situación de neutralización durante una o más vueltas.

En los puestos de los comisarios de pista, se presentarán carteles SLOW acompañados de banderas amarillas inmóviles.

Si el Director de Competición está satisfecho con la formación, señalará la reanudación de la manga o carrera por medio de una bandera verde agitada en la Línea. Estará prohibido adelantar hasta que los karts hayan rebasado la Línea.

Cuando se aproximen a la Línea, donde el Director de Competición o Carrera agitará una bandera verde, los pilotos sólo podrán acelerar cuando hayan traspasado la línea amarilla que precede a la Línea.

Los carteles SLOW así como las banderas amarillas presentadas en los puestos de comisarios de pista, serán reemplazados por banderas verdes agitadas que se mostrarán durante una vuelta como máximo.

37.3. Suspensión de Mangas Clasificatorias, Repescas y Carreras.

37.3.1. Suspensión

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

37.3.1.2. En este caso, todos los karts deben reducir inmediatamente su velocidad y volver a la zona de preparilla, área de reparación o al Parque de Llegada, o pararse en la pista en el lugar que haya sido designado en el briefing, siguiendo las instrucciones de los

Comisarios. Considerando que:

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

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

37.3.2. Reanudación

Tras una situación de suspensión, el plazo de reanudación debe ser lo más corto posible, y cuando se conozca la hora de comienzo, se informará a los pilotos.

Todos los karts deben estar listos cuando se muestre el cartel de 3 minutos.

La Manga o Carrera será reanudada en base al Procedimiento SLOW y será de aplicación el artículo 37.2.2, según los criterios descritos a continuación:

Caso A Menos de 2 vueltas realizadas.

- La salida original será considerada nula y no realizada.
- La distancia será la misma que la original.
- La parrilla de salida será la misma que la original.
- Se admitirá a la nueva salida a todos los Pilotos presentes en el procedimiento de la salida original, con su kart original o con su kart de reserva (siempre y cuando el Reglamento de la categoría lo permita).
- Solo se permitirá trabajar en los karts en el Área de Reparación, y se permitirá la introducción de recambios (en el caso de chasis y motores, solo los verificados).
- Las plazas no ocupadas de la parrilla de salida, se mantendrán vacantes.

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

- La clasificación provisional será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- La distancia de la manga o carrera tras la suspensión, será inferior en una vuelta a la distancia original menos el número de vueltas realizado hasta la orden de suspensión.
- El orden de salida será determinado por la clasificación provisional de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- En Mangas de Repesca y Carreras solo los pilotos clasificados al final de la vuelta anterior a la que se paró la carrera, serán admitidos a la nueva salida. En las Mangas Clasificatorias serán admitidos todos los pilotos presentes en el procedimiento de salida original.
- No se autoriza la utilización del kart o motor de reserva.
- Se permitirá trabajar en los karts.

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

- La Manga o Carrera se considerará como finalizada.
- La clasificación será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- Se otorgarán la totalidad de los puntos.

37.4 Detención definitiva de una manga o Carrera: Si una Carrera se suspende según los casos previstos en el artículo 38, sin poder reiniciar la salida, no se atribuirá ningún punto en el Caso A (menos de 2 vueltas), se atribuirá la mitad de puntos en el caso B (más de 2 vueltas y menos del 75%) y la totalidad de puntos en el caso C (más del 75%).

Art. 38.- LLEGADA

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

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

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

38.4. Después de haber recibido la señal de fin de Carrera, todos los karts continuaran para 1 vuelta de desaceleración y todos los karts se dirigirán directamente al Parque Cerrado, sin pararse y sin ninguna ayuda, excepto la de los Comisarios si fuera necesario. Usando el desarrollo normal de la pista y sin ningún retraso innecesario.

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

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

Art. 39.- PARQUE CERRADO

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

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

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

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

39.5. Al finalizar los Entrenamientos cronometrados y después de cada Manga, todos los pilotos deberán realizar el pesaje y los pilotos que los comisarios Técnicos les indiquen, deberán dirigirse con su kart directa e inmediatamente al Parque Cerrado.

39.6. Los karts no podrán ser retirados del Parque Cerrado hasta que los comisarios Técnicos o Deportivos así se lo indiquen a los interesados.

39.7. El recorrido entre la línea de llegada y la entrada al Parque Cerrado tendrá consideración de Parque Cerrado.

39.8. El Parque Cerrado será suficientemente grande y protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada pueda tener acceso al mismo.

Art. 40.- CLASIFICACIÓN

40.1. Para clasificarse en una Carrera deberán efectuar al menos el 50% de las vueltas realizadas por el vencedor (la mitad por exceso si el número de vueltas es impar), aunque no hayan traspasado la línea de llegada después de haberlo hecho el vencedor de la prueba en su última vuelta y, en consecuencia, no les haya sido mostrada la señal de fin de Carrera (bandera a cuadros).

40.2. El vehículo clasificado 1º será el que haya cubierto la distancia prevista en el tiempo más corto. Todos los vehículos serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan realizado y, para aquellos que hayan totalizado igual número de vueltas, se tendrá en cuenta el orden de llegada a la línea.

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

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

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

40.6. En caso de haberse presentado una intención de Apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidoping, etc., la parte de la clasificación afectada mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso los Comisarios Deportivos firmarán la clasificación oficial, haciendo mención en la misma de qué parte está afectada y cuál es el motivo de la provisionalidad. Si un competidor apelara una decisión de los Comisarios Deportivos, si finalmente (a posteriori) se desestimara/perdiera dicha apelación, le sería retirado el resultado de la carrera donde afecte a la parrilla de salida dicha decisión. El resultado sería NP.

Art. 41.- DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS

41.1. Distribución de puntos en Carrera: Para cada Carrera de cada prueba puntuable, se establecerá el siguiente sistema de puntuación:

| | | |
|----|-------------|-----------|
| 1º | Clasificado | 35 puntos |
| 2º | “ | 30 puntos |
| 3º | “ | 28 puntos |

| | | |
|----|---|-----------|
| 4º | “ | 27 puntos |
| 5º | “ | 26 puntos |

Y así sucesivamente en función decreciente hasta el último clasificado. A los pilotos no clasificados o descalificados se les adjudicará 0 puntos.

Para las 2 carreras del último meeting se establecerá el siguiente sistema de puntuación:

| | |
|----------------|-----------|
| 1º Clasificado | 50 puntos |
| 2º “ | 45 puntos |
| 3º “ | 42 puntos |
| 4º “ | 40 puntos |
| 5º “ | 39 puntos |

Y así sucesivamente en función decreciente hasta el último clasificado. A los pilotos no clasificados o descalificados se les adjudicará 0 puntos.

Se otorgará 1 punto a la vuelta rápida (pole) en los entrenamientos Cronometrados y a cada una de las vueltas rápidas de las dos carreras, dichos puntos se retendrán a final de temporada.

41.2. Clasificación final del Campeonato y Copa: Serán de aplicación los Reglamentos específicos de cada Certamen.

Art. 42.- ENTREGA DE PREMIOS

Los 3 primeros clasificados en la Final deberán participar en la ceremonia de entrega de premios en el pódium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo. En caso de existir 3 Carreras en el mismo Meeting, se otorgarán trofeos a la Carrera 2 y Carrera 3.

Art. 43.- RECLAMACIONES Y APELACIONES

43.1. Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Capítulo XII del Código Deportivo Internacional, acompañada de una caución de 300.- Euros.

Las reclamaciones deberán presentarse por escrito al Director de Carrera o su adjunto (o en su defecto a los Comisarios Deportivos) en el plazo máximo de 10 minutos siguientes a la publicación de los resultados de los Entrenamientos oficiales cronometrados y Mangas clasificatorias y de repesca, y durante los 30 minutos que sigue a la publicación de la clasificación de las Carreras.

43.2. Conforme a lo indicado en el Capítulo XIII del Código Deportivo Internacional, todo competidor tiene derecho a apelar contra las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de las pruebas en la forma y plazos establecidos en el citado Capítulo, acompañado de una caución de 1.200 €

Art. 44.- CLASIFICACIONES DE LOS CAMPEONATOS O COPAS.

44.1. El título de piloto ganador de un Campeonato de karting de la Región de Murcia será concedido al que haya conseguido el mayor número de puntos. Para la clasificación final del Campeonato se retendrán los resultados de todas las carreras celebradas (aunque el piloto no haya tomado parte en ella) **menos dos** más los puntos de vueltas rápidas y “poles”.

44.2. A efectos de clasificación general final, será obligatorio retener los resultados de las pruebas en las cuales un competidor y/o piloto hayan sido descalificados por cualquier motivo de índole técnica o deportiva, una vez agotadas todas las vías de apelaciones y recursos. Asimismo, se tendrán en cuenta como resultados a retener los derivados de la no participación de un competidor y/o piloto en alguna de las pruebas del Campeonato o Copa, fruto del cumplimiento de sanciones.

44.3. En casos de empate entre pilotos, se aplicará las siguientes reglas de desempate:

1º. Según la calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc...) obtenidos en las clasificaciones de las pruebas puntuables y que hayan servido para constituir su total de puntos retenidos.

2º. Si persiste el empate, según la calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc...) obtenidos en todas las carreras puntuables para el Campeonato en las cuales haya tomado parte cada uno de los aspirantes empatados, hayan servido o no para constituir su total de puntos retenidos.

3º. Si persiste el empate, según la calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc...) obtenidos en todas las mangas clasificatorias realizadas en las pruebas puntuables para el Campeonato.

4º. Si persiste el empate, calidad de los puestos (1º, 2º, 3º, etc...) obtenidos en todos los entrenamientos oficiales cronometrados realizados en las pruebas puntuables para el Campeonato.

5º. Si aún así persiste el empate, el desempate se resolverá a favor del piloto cuya suma de tiempos de todas las carreras que hayan servido para constituir su total de puntos retenidos de la temporada sea inferior.

ANEXO I**RESUMEN DE PENALIZACIONES**

| Art. | Motivo | Ve | Sanción |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3 | Licencias. Carencia o uso fraudulento | Todas | T.N.A. y D. |
| 4.3 | Responsabilidad del competidor del cumplimiento de reglamentos por parte de personas relacionadas. | Todas | T.N.A. y D. |
| 8.4 | Realizar la inscripción entre las 20 horas del Sábado de la semana de antes de la fecha de inicio de la prueba y 1 día antes de la prueba. | Todas | +20€ |
| 13 | Incumplimiento de la normativa de los números de carrera y nombre del piloto | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos |
| 15.4 | No estar localizable el competidor o su representante durante toda la duración del Meeting | Todas | 30 € |
| 15.6 | No respetar las banderas de señalización | Todas | A Criterio de los Comisarios Deportivos |
| 15.6 | No atender bandera negra/naranja | Todas | Descalificación de la manga o carrera. |
| 15.6 | Salir a pista antes de la autorización de los Comisarios Técnicos | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos |
| 15.8 | No atender la bandera azul y roja | Todas | Descalificación de la carrera. A criterio de los Comisarios Deportivos |
| 15.8 | No respetar banderas amarillas. las as (Entrenamientos). | | Pérdida del mejor tiempo conseguido. |
| 15.8 | No respetar las banderas amarillas. (Mangas; repesca; carreras). | | Mínimo 5 segundos |
| 16.2 | Causar un incidente. Conducción antideportiva | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta Descalificación del Meeting) |
| 17 | Incumplir normas del organizador en entrenamientos privados. | 1 2 3 | Multa Multa Multa |
| 18.1 | Instalar y/o utilizar sistemas de radio | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, hasta Descalificación del Meeting) |
| 18.2. | No conservar los aparatos oficiales de cronometraje | Todas | 300 € |
| 19.1 | Incumplimiento normativo de utilización e instalación de elementos en el Paddock. | | Importe de la factura de las reparaciones. |
| 19.3 | Incorrecta utilización de los pases | 1ª 2ª 3ª | 30 € 60 € 120 € |
| 19.4 | Utilizar aparatos que produzcan llamas o chispas | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos |
| 19.5 | Circular con motocicletas, scooters, etc. | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos (Mínimo 50 €) |
| 20.1.1 | No llevar el piloto los elementos de seguridad durante todo el meeting | | No autorizado a salir o Descalificación. |
| 20.1.2 | Repostar en lugar distinto al autorizado | Entren Carrera | Anulación de Tiempos Descalificación |
| 20.1.4. | No disponer del extintor de 3 Kg. | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos. |
| 20.1.5. | Abandonar el Circuito sin autorización | Todas | 100 € |

| 20.1.6. | No pasar el reconocimiento médico o reincorporarse sin autorización | Entren. Manga y/o Carrera | No autorizado a la salida, o anulación de tiempos, o Descalificación |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Art. | Motivo | Vez | Sanción |
| 20.2. | No respetar las indicaciones de los Oficiales | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y descalificación en la Manga o Carrera) |
| 20.2.1. | Circular fuera de la pista, en las condiciones establecidas en este artículo | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos |
| 20.2.2. | No circular con las debidas precauciones | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos |
| 20.2.3. | Recibir ayuda del mecánico | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, hasta descalificación). |
| 20.2.4. | Conducir en dirección contraria a la carrera | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos, desde la anulación de tiempos en entrenos y exclusión de una manga o carrera, hasta la descalificación del meeting, atendiendo a la gravedad de los hechos. |
| 20.2.5. | Llevar herramientas o repuestos, así como reparar con herramientas, incumpliendo lo establecido en el artículo | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y descalificación en la Manga o Carrera). |
| 20.3.1. | No avisar de su intención de abandonar la pista, o abandonaría entrañando peligro | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos |
| 20.3.2. | Empujar el Kart por la pista | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos |
| 20.3.4. | Reemprender la marcha con ayuda exterior | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y descalificación en la Manga o Carrera) |
| 20.3.4. | Reincorporarse a la pista entorpeciendo a los otros pilotos | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos |
| 20.3.4. | No sacar el kart de pista y/o entorpecimiento a los comisarios para hacerlo | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos. |
| 20.3.4. | Reincorporarse el kart a pista tras haber recibido asistencia externa y obtener ventaja por ello. | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta descalificación) |
| 20.3.5. | No seguir las instrucciones de los oficiales | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos |
| 20.4.1. | No ceder el paso | Todas | A Criterio de los Comisarios Deportivos |
| 20.4.1. | Repetición de maniobras prohibidas en este artículo | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta descalificación) |
| 20.4.2. | Repetición de faltas graves, o falta de dominio del vehículo. | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta descalificación) |
| 20.4.3 | Provocar contactos, colisiones | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos pudiendo llegar a la descalificación. |

| | | | |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 20.4.3.1 | Terminar alguna manga clasificatoria o carrera con el paragolpes desacoplado/descolgado. Ver Dibujo 1A | Entren. Manga y/o Carrera | 3 Posiciones en la parrilla. 5 Segundos aplicados directamente en la clasificación provisional de la manga o carrera. |
| 20.4.3.2 | Recolocar el paragolpes o intentarlo, solo o con ayuda de otro/s piloto/s. | Todas | Descalificación del Meeting/prueba. En caso de más involucrados, descalificación para todos. |
| 21.2. | No pasar las verificaciones administrativas | Todas | No autorizado a tomar la salida |
| 23 | Incumplimiento del precintaje del material. | Entren. Manga | Anulación de tiempos y salida último lugar. Descalificación de la manga |
| 23.1. | No pasar las verificaciones técnicas previas. | Todas | No autorizado a tomar la salida o exclusión |
| Art. | Motivo | Vez | Sanción |
| 23.2.1. | No llevar colocados los números, así como las publicidades obligatorias. | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos |
| 23.2.2. | No cumplimentar en su totalidad el "Pasaporte Técnico" | Todas | No autorizado a verificar. |
| 23.2.4 | Infracciones al procedimiento de marcaje y/o precintaje. | Entren. Manga y/o carrera | Anulación de tiempos. Descalificación de la manga y/o carrera |
| 23.2.5 | Cambio de material. | Todas | Descalificación |
| 23.4 | Infracciones de carácter técnico. | Entren. Manga y/o carrera | A criterio de los CCDD. Anulación de tiempos Descalificación de la manga y/o carrera |
| 24.1 | Acceder a Boxes por un lugar distinto al establecido en este artículo. | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos |
| 24.2. | Recibir ayuda externa a partir de la línea correspondiente. | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos (Desde anulación de tiempos en entrenamientos hasta Descalificación del Meeting) |
| 25.2. | No asistir al Briefing durante la temporada. | 1 2 3 | 30 € 60 € No autorizado a tomar la salida |
| 29.3. | Utilizar neumáticos slicks y lluvia simultáneamente. | Entren. Manga / carrera | No autorizado a tomar la salida. Anulación de tiempos Descalificación en la Manga |
| 30.2 | Infracciones cometidas durante los Entrenamientos Oficiales NO cronometrados o Warm-Up | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos |
| 31.2.5. | Recibir ayuda en el lugar prohibido de este artículo. | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, hasta Descalificación del Meeting) |
| 32.3 | No informar oficialmente al Director de Carrera de no poder tomar la salida. | Todas | Mínimo 100 € |
| 34. | Infracciones al procedimiento de salida. | | Todas las sanciones al procedimiento de salida podrán ser aumentadas en múltiplos de 5 seg, pudiendo llegar a la Descalificación, en función de la gravedad de los hechos |
| 34.2 | No respetar los tiempos de formación de Pre-Parrilla. | | A criterio de los Comisarios Deportivos. |

| | | | |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 34.4.2 | Recibir ayuda exterior una vez tomada la salida en la vuelta de formación. | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, hasta Descalificación). |
| 35.4.4 | Adelantar después de la línea roja. | | 10 seg. |
| 34.4.5 | Recuperar la posición dejándose adelantar por el pelotón. | | Mínimo 10 segundos. |
| 34.4.6 | No utilizar el desarrollo de la pista para recuperar la posición. | | Descalificación |
| 34.4.11 | Incumplimiento del Artículo | | 3 segundos. |
| 34.4.1 1 | Adelantamiento del contra-pole antes de darse la salida. | | Mínimo 3 segundos. |
| 34.5.2 | Recibir ayuda exterior. | | A criterio de los Comisarios Deportivos (desde anulación de tiempos en entrenamientos, hasta Descalificación). |
| 34.5.6 | No colocarse sobre las marcas de la parrilla correctamente. | | Mínimo 3 segundos. |

| Art. | Motivo | Vez | Sanción |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 34.5.13 | Recuperar posición después de provocar una falsa salida. | Todas | 10 segundos. |
| 34.6.1 | Provocar una falsa salida. | Todas | Salir en última posición. |
| 34.6.2 | Adelantarse al procedimiento de salida. | Todas | Mínimo 5 segundos |
| 37.2.1.3 | No circular a velocidad moderada durante el procedimiento SLOW. | Todas | <i>A criterio de los CC.DD..</i> |
| 37.3.1.2 | Adelantar en bandera roja. | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos (como norma general será penalizado con la anulación de tiempos en entrenamientos y Descalificación en la Manga o Carrera) |
| 37.3.2. | Trabajar fuera del Área de reparación. | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos |
| 37.3.2. | Utilizar un kart o motor de reserva. | Todas | Descalificación |
| 39 | No facilitar la verificación. | Todas | Descalificación |
| 39.5 | No llevar el Kart en el momento y lugares establecidos en este artículo. | Entren. Manga/Carrera | Anulación de tiempos Descalificación de la manga y/o de la carrera |
| 39.6 | Retirar el Kart antes de la apertura del Parque Cerrado | Entren Mangas/Carrera | Anulación de tiempos Descalificación de la manga / Carrera |

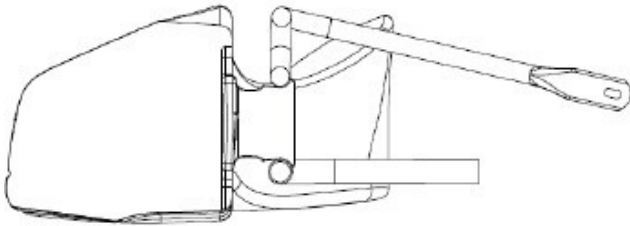
REGLAMENTO TÉCNICO

| Art. | Motivo | Vez | Sanción |
|-------------|----------------------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| 2.7.2 | Infracción al procedimiento de pesaje. | Entrenos Manga /carrera | Anulación de tiempos. Descalificación |
| 2.23 | Infracción al procedimiento de control Fonométrico. | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar la Descalificación. |
| 2.26.3 | Infracción al procedimiento de recogidas de muestras de combustible. | Todas | A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar la Descalificación. |
| 2.26.3 | Utilizar un combustible distinto al oficial. | Todas | Descalificación de la Manga/Carrera. |

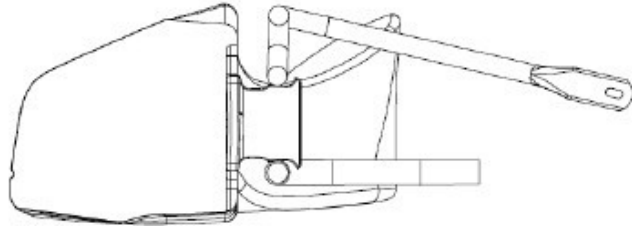


INSTALACION CORRECTA DEL PARAGOLPES

Posición correcta/Correct position

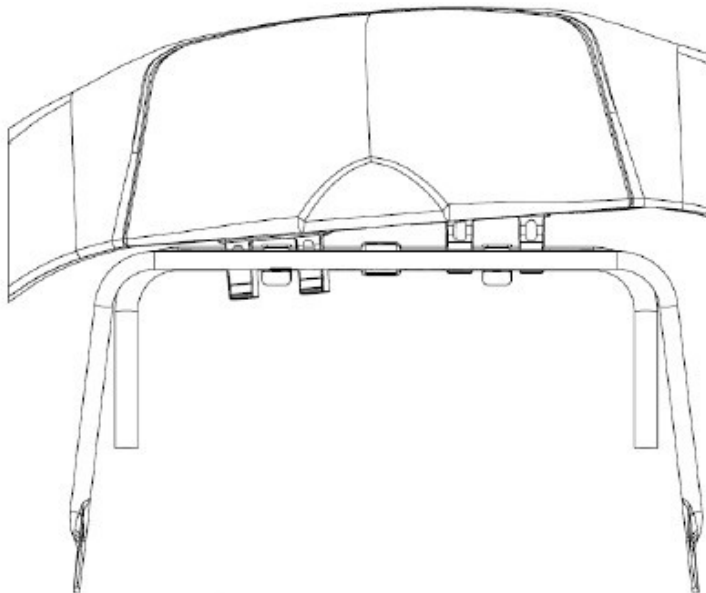


Posición aceptable / Acceptable position



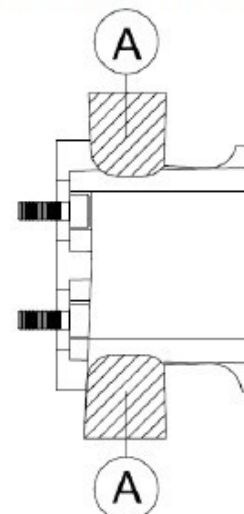
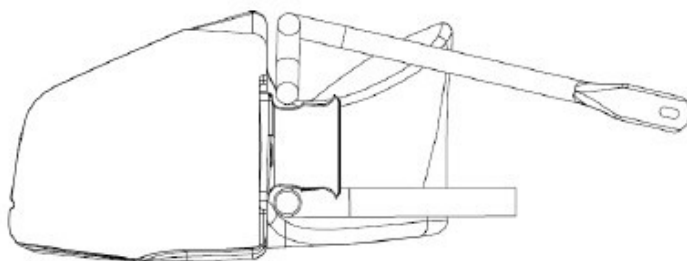
Posición no aceptable si cualquiera de las partes de los tubos no están en su colocación correcta dentro del paragolpes.

Not acceptable position if any part of the tubes of the front bumper are in the marked areas



Posición no aceptable / Not acceptable position

Posición no aceptable / Not acceptable position



REGLAMENTO TÉCNICO CAMPEONATO DE KARTING DE LA REGIÓN DE MURCIA CKRM 2021

El presente Reglamento Técnico será de obligado cumplimiento para todas las categorías inscritas en el Campeonato de Karting de la Región de Murcia 2021 (CKRM).

Art.1. DEFINICIONES

1.1. Definición de un Kart: Un kart es un vehículo terrestre monoplace sin techo o cockpit, sin suspensiones y con o sin elementos de carrocería, con 4 ruedas no alineadas que están en contacto con el suelo, las dos delanteras ejerciendo el control de dirección y las dos traseras conectadas por un eje de una pieza, transmiten la potencia. Sus partes principales son: El chasis (comprendida la carrocería) los neumáticos y el motor.

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

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

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

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

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

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

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

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

1.10. Chasis cuadro: Parte principal soporte monobloque del chasis soportando las piezas principales y auxiliares. (Dibujo técnico nº 1 en Anexos.)

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

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

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

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

N = nº de cilindros.

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

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

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

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

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

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

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

Art.2. PRESCRIPCIONES GENERALES

2.1. Categorías:

Los Karts son repartidos en categorías.

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

2.2. General

✓ 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.

✓ 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.

✓ 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.

✓ 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.

✓ Durante el transcurso de cualquier meeting de cualquier categoría (excepto KZ) del Campeonato de Karting de la Región de Murcia 2021 (CKRM2021), la organización del campeonato, podrá ordenar antes de los entrenamientos cronometrados o Carrera, la sustitución de determinadas piezas relacionadas con el MOTOR, las cuales serán suministradas por el organizador del CKRM2021.

2.3. Kart

✓ Requerimientos generales

2.3..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..2. Equipamiento: el uso de titanio en el chasis está prohibido

2.4. CHASIS

✓ Homologación: Homologación CIK-FIA, Rfeda o cualquier ADN, en el presente periodo o el anterior.

✓ 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.

✓ 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.

✓ Chasis-cuadro

2.4..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..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. 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.

✓ **Material:**

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

Están prohibidas las aleaciones de acero cuyo contenido de masa, de al menos un elemento de aleación, sea $\geq 5\%$.

El acero magnético utilizado debe poder pasar con éxito el test de "fuerza de contacto" siguiente: un imán con un campo magnético axial de (x) Tesla $\pm 2\%$ y de masa (x) gr, al que se fija una masa (sometida a la gravedad) de (x) gr, debe permanecer en cualquier punto pegado a la superficie de los tubos del chasis- cuadro.

Antes del test, las superficies de contacto se habrán desecho de cualquier tratamiento de acabado con la ayuda de un abrasivo.

En cualquier circunstancia, a discreción de los Comisarios Técnicos o de la Autoridad Deportiva o incluso por reclamación, se podrá realizar un análisis químico (por fluorescencia) y prevalecerá sobre el resultado del test de "fuerza de contacto".

2.5. Partes principales del chasis

✓ **Función:** Transmisión de las fuerzas de la pista al chasis-cuadro solo mediante los neumáticos

✓ **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.

✓ **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.

✓ **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:

| \varnothing | ESPEJOR | \varnothing | ESPEJOR |
|---------------|---------|---------------|---------|
| 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 |

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

- ✓ Plano del chasis tubular y de las partes principales del chasis: Dibujo técnico nº1 anexo

2.6. Partes auxiliares del chasis

✓ 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.

✓ 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.

✓ 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

✓ 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

✓ 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.

✓ 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. Las placas de refuerzo son obligatorias para la fijación del lastre al asiento. Estos refuerzos, situados en el lado interno del asiento, deben tener un espesor mínimo de 1.0 mm y un diámetro mínimo de 20 mm.

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

2.7..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.
 - Será obligatoria la utilización de la sujeción CIK "descolgable" como en la foto. El acceso a la parrilla en carreras será con el paragolpes suelto, este se fijará ante la supervisión de los comisarios técnicos sin herramientas, solo con las manos.
 - Todos los participantes deberán acceder a la preparrilla con las grapas metálicas que sujetan el paragolpes delantero abiertas y deberán "cerrarlas" exclusivamente con sus manos, sin ayuda de ningún tipo de herramientas.

2.7..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 del 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..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. 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

✓ 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 porta-números.

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.

✓ 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 (solo categorías CIK-FIA o asimilables).

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.

✓ 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.

✓ 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.

✓ 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.

✓ 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 FARMU.
- 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 sin caja de cambios, (Internacionales KF o asimilables y MINI), 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. Para la categoría PRE-MINI, se recomienda la utilización de un sistema similar que proteja el piñón y la corona.

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. 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 frenos cerámicos están autorizados.

Para la categoría Junior y Senior, está prohibido cualquier sistema de frenado en las ruedas delanteras. 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 Internacionales KF o asimilables 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.

Para las categorías PRE-MINI y MINI se recomienda el uso de un sistema similar de protección del disco de freno.

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.
- ✓ Los tercios superiores e inferiores de la circunferencia pueden ser rectilíneos o tener un radio diferente del resto del volante.
- ✓ El aro debe ser realizado con una estructura metálica en acero o en aluminio.
- ✓ 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. Para todas las categorías, la columna de dirección debe ser de acero

magnético.

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.

2.15. 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 cm² o un mínimo de 40 mm ø

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

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

2.17. 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.

2.18. 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).

✓ **Llantas:** El diámetro de la llanta debe ser como máximo de 5". La utilización de llantas según el Reglamento CIK es obligatoria. (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 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, éstos no serán considerados ya homologados.

Los neumáticos de tipo radial o 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.

2.19. 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.

2.20. 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.

✓ **Cilindros:** Para todos los motores de 125 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 helicóil.

✓ **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 bares.

El líquido refrigerante para todas las categorías excepto para los motores Rotax, quedará prohibido el líquido anticongelante, debiendo o ser agua destilada o de la red.

Carburadores:

- ✓ Todo sistema de inyección está prohibido. La pulverización de otros productos distintos al carburante está prohibida.
 - ✓ Para las categorías 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 racor de unión entre el carburador y el silencioso de aspiración.
- ✓ 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. La longitud máxima del cuello roscado de la bujía será de 18,5mm medidos desde el plano que delimita el roscado por el lado del electrodo hasta la arandela de sellado.

2.21. 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.

2.22. 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., 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 salvo que la ficha de homologación específica del motor si lo permita.

2.23. 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.

2.24. 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.

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 Dibujo Técnico nº 9)

Cualquier infracción al control fonométrico, podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos de acuerdo a las penalizaciones previstas en el Anexo 1.

2.25. Adquisición de datos y telemetría: Están autorizados los sistemas de adquisición de datos ya sean provistos de memoria o no. Deben/pueden permitir la lectura de:

- ✓ Régimen de motor (por inducción sobre el cable de alta tensión de la bujía)
- ✓ Un indicador de temperatura de agua.
- ✓ Un indicador de la temperatura de escape.
- ✓ Una velocidad de rueda.
- ✓ Tiempo por vuelta.
- ✓ Todo sistema de comunicación por radio entre conductores en pista y cualquier otra entidad está prohibido.
- ✓ Los sistemas de telemetría están prohibidos.

2.26. 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
- ✓ En categorías de clase 100 y 125 c.c. será obligatorio el instalar un "Kit de depósito de combustible" (montaje rápido).

2.27. Combustible:

- ✓ Combustible oficial: Para las pruebas puntuables para el CKRM 2020 de la Región de Murcia el combustible oficial y a utilizar por los participantes será del tipo gasolina comercial que se especifique en el reglamento particular,
- ✓ Mezcla de aceite:

- ✓ El aceite obligatorio para todas las categorías será de la marca **Pakelo**, mineral o

sintético respectivamente **comprado en DMK Racing Elche**. Vendrá reflejado en el reglamento específico de cada categoría así como en la tabla de aceites publicada en la web www.FARMU.com.

- ✓ El uso de aditivos está prohibido.
- ✓ Los participantes están obligados a declarar en el pasaporte técnico la clase y porcentaje de aceite que utilizaran 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.
- ✓ Sanciones: Si las muestras recogidas del kart o del bidón usado para almacenar el combustible no se corresponden con las muestras tomadas por los Comisarios Técnicos, o un equipo no facilitara la recogida de la muestra, al concursante y/o piloto infractor se le aplicara una penalización de exclusión de la prueba e incluso del "meeting". Cualquier otra infracción al procedimiento, será sancionada a criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar hasta la exclusión del meeting.
- ✓ 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 litro, para la obtención de las muestras.

2.28. 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).
 - Snell - FIA CMH, (Snell-FIA CMS 2016 y Snell-FIA CMR 2016). Para pilotos mayores de 15 años:
- Snell Foundation, K98, SA2000, K2005, SA2005, K2010, SA2010 y SAH2010 (USA).
- FIA 8860-2004 y FIA 8860-2010 (FRA).
- 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 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. Esta caducidad no se tendrá en cuenta para la categorías de KZ, SENIOR y DD2.
 - 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 Pre-Mini y Mini, 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.
- Se autoriza exclusivamente en las categorías KZ, SENIOR y DD2 la utilización de los cascos con homologación Europea "E" o con la homologación FIA caducada, así como la utilización de monos con Norma FIA 8856-2000 (monos de automovilismo).

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. Para las categorías KF, deberán fijarse en una zona situada a la izquierda del asiento, detrás del soporte central o detrás del asiento.

Es muy importante respetar las instrucciones de uso prescritas por el fabricante y asegurarse que presenta las marcas “CE” y para las baterías de Litio: 

Art.3.- MÉTODOS DE VERIFICACIÓN Y CONTROL

Los únicos instrumentos válidos para ser utilizados en las verificaciones serán los homologados por la FARMU.

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

- 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 0º a 360º
- 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 360º 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 estator 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.
- 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 estator en su parte superior.
- Poner el motor a nivel.
- Volver a asegurarse de la posición del pistón en punto muerto
- Rellenar la cámara de combustión con líquido “ATF” concretamente (DEXRON® ATF D), hasta llegar al plano superior del inserto de 2cc.
- 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.

Para una verificación rápida del volumen de la cámara de combustión se utilizará líquido ATF.

Quedará al criterio del Delegado Técnico si el resultado de esta verificación es la correcta o se deberá repetir el procedimiento mediante los métodos 1 o 2.

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 grosor y de 5 mm de ancho 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.

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 K con las pesas homologadas.
- e.- Asegurarse de que la báscula señale 100 K
- 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 cuentavueeltas 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 DEPORTIVO ESPECÍFICO CAMPEONATO DE KARTING REGIÓN DE MURCIA CKRM PRE-MINI 2021.

1. DEFINICIÓN DEL COMITÉ ORGANIZADOR

La FARMU organiza el Campeonato de Karting de la Región de Murcia Pre-mini (en adelante, CKRM Pre-mini 2021) que se regirá por el presente reglamento.

2. REGLAMENTACIÓN

2.1.- Serán de aplicación por orden de prelación:

- Las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de la Región de Murcia.
- El Reglamento Deportivo del CKRM 2021.
- El Reglamento Técnico del CKRM 2021.
- El presente Reglamento Deportivo y Técnico Específico.
- El Reglamento Particular de cada prueba.

2.2.- El C.D.I. será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales, de procedimiento, reclamación y apelación.

2.3.- Todos los concursantes y participantes se comprometen a respetar estos Reglamentos por el mero hecho de su inscripción en el CKRM.

2.4.- El CKRM PRE-MINI 2021 se disputará en Sábado y domingo. Se realizará al menos un entrenamiento libre, entrenamiento oficial cronometrado, Carrera 1 y Carrera 2, (pudiéndose añadir una Carrera 3 en algún meeting) y 1 Ceremonia de Pódium.

2.5.- El procedimiento de salida a utilizar en el CKRM Pre-mini 2021 será el de "Salida Lanzada".

3. LICENCIAS, EDADES, PLAZOS Y COSTES DE INSCRIPCIÓN.

3.1. El CKRM Pre-mini 2021 está reservada a deportistas provistos de licencia "alevín", con un mínimo de 7 años cumplidos antes de la prueba y un máximo de 8. La FARMU estudiará casos puntuales que no cumplan lo anteriormente dicho. Se autoriza la permanencia en la categoría Pre-mini a aquellos pilotos que, cumpliendo los 9 años, el lastre necesario para alcanzar el peso mínimo estipulado en la categoría Mini supere la cantidad de 25 K Para la aplicación de esta excepción, el participante deberá solicitar la autorización de la FARMU antes de la carrera.

3.2. Los boletines de inscripción deberán ser remitidos a la Organización antes de las 20:00h del Sábado de la semana anterior al Meeting.

3.3. Los costes de la categoría PRE-MINI para la temporada CKRM 2021 serán los siguientes:

- 390€ (*) máximo

Se incluye lo siguiente:

- Inscripción a los 3 meeting. (*)

3.4. El coste de la inscripción a un solo meeting queda estipulado en 130 € (*), e incluye lo siguiente:

- Inscripción al meeting.

() Meeting = Carrera 1 + Carrera 2. El precio para cualquier otra configuración será comunicado el reg. Particular de meeting.*

4. PRUEBAS PUNTUABLES .

4.1. EL CKRM PRE-MINI 2021 se disputa en 1 meeting. Se considera meeting, un evento organizado y que sea constituido por 1 entrenamiento oficial cronometrado y al menos 2 carreras. La parrilla de la **Carrera 1** se establecerá de acuerdo a los puntos obtenidos en las Mangas Clasificadoras (si las hubiera). En su defecto, se formará en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados y según el número de pilotos mediante el sistema de grupos especificado en el Art.36. Los seis pilotos clasificados en la Manga de Repesca (si las hubiera) ocuparán las seis últimas posiciones de la parrilla. La Parrilla de la **Carrera 2** se formará en función de la

Clasificación oficial provisional, publicada por la Dirección de Carrera inmediatamente después de finalizar la Carrera 1. La Parrilla de la **Carrera 3 (si la hubiese)** se formará en función de la Clasificación oficial provisional, publicada por la Dirección de Carrera inmediatamente después de finalizar la Carrera 2. Si desde la publicación de las citadas Clasificaciones provisionales hasta la formación de la parrilla de la siguiente Carrera, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional correspondiente que sirve de base para la confección de la parrilla.

Si un concursante apelase una decisión de los Comisarios Deportivos, si finalmente (a posteriori) se desestimara dicha apelación, se le sería retirado el resultado de la carrera donde afecte a la parrilla de salida dicha decisión.

4.2. Los posibles empates finales se resolverán según el art. 45.3 del Reglamento Deportivo del CKRM 2021.

5. TROFEOS

5.1. A la conclusión de la última carrera de la última categoría, se realizará la ceremonia de entrega de premios en el Pódium a los tres primeros puestos de la clasificación de las 2 Carreras, en caso de ser 3 Carreras se entregarán de la Carrera 2 y de la Carrera 3.

5.2. Los pilotos deberán asistir a la ceremonia de entrega de trofeos ataviados con sus monos de competición y sus correspondientes cascos, a fin de recibir los premios.

5.3. La no asistencia a la entrega de trofeos, sin justificación supondrá la pérdida de los mismos.

6. PUBLICIDAD

6.1 La publicidad obligatoria a mostrar en el kart de cada participante será la establecida por el la FARMU. Asimismo, se deberá cumplir el artículo 9 de las prescripciones comunes.

7. VERIFICACIONES EN PRE-PARRILLA.

Todos los participantes deberán acceder a la preparrilla con las grapas metálicas que sujetan el paragolpes delantero abiertas y deberán "cerrarlas" exclusivamente con sus manos, sin ayuda de ningún tipo de herramientas.

Los comisarios técnicos podrán exigir que el escape y el carburador estén desacoplado del cilindro para facilitar la verificación del restrictor de escape y carburador respectivamente. Si en entrenamientos cronometrados se detecta una anomalía no se le permitirá al piloto tomar la salida mientras no solucione dicha anomalía, **en ningún caso** se retrasará el comienzo de los mismos para permitirle salir a tiempo. En caso de localizar una anomalía antes de una carrera, se le otorgarán 5 minutos para solucionar dicha anomalía y el piloto saldrá en último lugar dejando vacía su posición, si no pudiese solucionarlo, no se le autorizará a tomar la salida, figurando como descalificado.

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DEL CAMPEONATO DE KARTING DE LA REGIÓN DE MURCIA CKRM PRE-MINI 2021.

Principios generales.

Art.1. MOTOR.

El motor autorizado para el Campeonato Pre-mini será el IAME, modelo PUMA 64 homologado por la RFEA de acuerdo a las características técnicas del reglamento técnico del CEK 2019 para esta categoría, excepto lo dispuesto en el artículo 12 punto 4 y el volumen de la cámara de combustión que deberá tener 8,3cc.

1.1. Motor: Se entiende por motor el bloque completo del motor e incluye bobina y carburador.

- Bujía
- Cableado completo y botones
- Batería y soporte de batería
- Cargador de batería

1.2. Transmisión

- Cadena. Tipo paso mini.
- Piñón de salida y corona: Libres.
- La instalación de 2 discos protegiendo la corona y la cadena, está autorizada por la FARMU.

1.3. Embrague: Centrífugo en seco, descrito en la ficha de homologación.

1.4. Bujía:

Será obligatoria la arandela que queda entre la bujía y la culata.

Es responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de la/s bujía/s homologadas necesarias durante los Meetings.

1.5. Sistema arranque

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

1.5.2. Batería. La batería será del tipo seco. Queda prohibido salir a pista sin batería.

1.6. Aceite y gasolina:

El aceite obligatorio a utilizar por todos los participantes será de la marca Pakelo, modelo 2 T S K (sintético), el porcentaje obligatorio será 5%, el precio al cual se suministrará el aceite durante los meetings será de 16€ IVA incluido con un máximo de 3 botes por meeting y piloto, siendo obligatoria la compra en **DMK Racing Elche**. La gasolina del Meeting será indicada en el reglamento particular de cada prueba. No está permitido añadir otro líquido o cualquier tipo de «power-boosting» en la gasolina.

1.7. Filtro de gasolina: Será voluntaria la instalación de un filtro de gasolina entre el depósito de combustible y el carburador.

1.8. Filtro de aire: El filtro de aire debe estar instalado obligatoriamente con la espuma interior completa, en perfectas condiciones (sin grietas ni rasgaduras).

Art.2. CHASIS.

2.1. Chasis: Ficha de homologación.

- Chasis Homologados RFEDA.
- Serán validos todos los chasis homologados en el periodo actual y en el anterior.

2.2. Características generales.

2.2.1. 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.

2.2.2. 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.

2.2.3. Distancia entre ejes: La distancia entre ejes, será de 950 mm +/- 5 mm.

2.3. Eje delantero.

2.3.1. Avance: Libre. Se autoriza el uso de excéntricas para su regulación.

2.3.2. Caída: Libre. Se autoriza el uso de excéntricas para su regulación.

2.3.3. Altura: Se autoriza su regulación.

2.4. Eje trasero.

2.4.1. 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.

2.4.2. Apoyos eje trasero: Eje trasero con dos puntos de apoyo/rodamientos.

2.5. Paragolpes.

2.5.1. Delantero: Según el Reglamento Técnico de Karting, Art. 2.7.4.1

2.5.2. Trasero: Según el Reglamento Técnico de Karting, Art. 2.7.4.2

2.5.3. Laterales: Según el Reglamento Técnico de Karting, Art. 2.7.4.3

2.6. Bandeja delantera: Según el Reglamento Técnico de Karting Art. 2.7.4.4.

2.7. Carrocería.

- La carrocería estará formada por un carenado delantero y un panel frontal, dos pontones laterales y un carenado trasero.

- La carrocería deberá estar de acuerdo al artículo 2.8 del Reglamento Técnico de karting de la FARMU y al dibujo técnico nº 2 B debiendo respetar en todo momento el objetivo de seguridad reflejado en este artículo y sin presentar cortes o modificaciones que alteren su capacidad de absorción de impactos.

- Respetando los conceptos indicados, las medidas de la carrocería estarán ajustadas y adecuadas a las medidas de los chasis de la categoría.

- Como referencia se pueden utilizar los conceptos marcados en los Dibujos Técnicos Nº 2-b, sin tener en consideración las medidas expresadas (solo aplicables a categorías CIK o similares).

- La protección trasera no podrá superar en ningún momento el ancho máximo trasero y deberá estar fabricada en material plástico.

- Deberá ser homologada CIK-FIA.

2.8. Frenos.

2.8.1. Sistema frenos: Mecánico o Hidráulico, actuando exclusivamente en las ruedas traseras, según Ficha de Homologación.

2.8.2. Material Disco: Material magnético o hierro fundido.

2.9. Asiento.

2.9.1. Protección soportes: Según el art. 2.14 del Reglamento Técnico de Karting.

2.9.2. Números soportes: Limitado a 4 puntos en el chasis y 2 puntos de refuerzo/apoyo.

2.10. Deposito combustible.

2.10.1. Depósito combustible: Deposito con 5 litros de capacidad.

2.10.2. 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.

2.12.1. Llantas: 5 pulgadas diámetro.

2.12.2. 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.

2.12.3. 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 está permitida la utilización de distanciadores o inserciones entre el neumático y el borde de apoyo de la llanta.

2.12.4. Sistema retención neumático DL/TR: Opcional.

2.13. Volante. Se permite la inserción de una cuña de aluminio (u otro material resistente) entre la caña de dirección y el volante con el fin de darle mayor verticalidad a éste, ofreciendo la mayor superficie de contacto posible entre ambos. En ningún caso se autorizará la utilización de arandelas o tuercas para estos fines.

Art.3. LLANTAS Y NEUMÁTICOS.

3.1. Neumáticos: Slick Lecont LH05 de **compra en la primera prueba al distribuidor oficial LeCont en España que los llevará al circuito, para siguientes pruebas contactar en www.rodakart.com tfno. 603706679 Hakim.** Se establece un máximo de 1 juego por participante por prueba que será marcado por la Organización, para su uso obligatorio en los entrenamientos oficiales cronometrados y en las carreras.

3.2. Neumáticos lluvia: Lecont wet LH04 de **compra en la primera prueba al distribuidor oficial LeCont en España que los llevará al circuito, para siguientes pruebas contactar en www.rodakart.com tfno. 603706679 Hakim.** Se establece un máximo de 1 juego por participante que será marcado por la Organización, para su uso obligatorio en los entrenamientos oficiales cronometrados y en las carreras. Debiendo estar situados los delanteros delante y los traseros detrás. Las medidas máximas serán 4.0x10.0-5(Delante) y 5.0x11.0-5(Detrás). Será responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de los neumáticos de lluvia que pueda necesitar para la prueba.

Art.4. PESO

Con Motor lame Puma en orden de marcha será de 100 K

Art.5. ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA.

- Se autorizarán dispositivos (tipo Alfano) con los siguientes sensores: uno de régimen de motor, uno de temperatura de agua, uno de temperatura de escape, uno de velocidad, uno de GPS y otro de tiempo por vuelta, así como una toma de alimentación a batería.
- Todo sistema de comunicación por radio entre conductores en pista y cualquier entidad está prohibida.
- Los sistemas de telemetría están prohibidos.
- En el caso concreto de las cámaras de grabación, sólo serán autorizadas en los entrenamientos libres oficiales. El uso en los entrenamientos cronometrados y las carreras está prohibido, salvo que éstas hayan sido instaladas por la FARMU.

Art.6. MATERIAL UTILIZABLE.

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

CHASIS 1 (*)

MOTORES 2

JUEGO NEUM. SLICK 1 (**)

(*) 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.

(**) Eventualmente se podrá autorizar un neumático de repuesto, con la obligación de devolver el neumático cambiado al Comisario Técnico de la prueba. El cambio tiene que ser pedido obligatoriamente por escrito al Comisario Técnico. La autorización firmada debe presentarse al

organizador.

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECÍFICO CAMPEONATO DE KARTING REGIÓN DE MURCIA CKRM MINI 2021.

1. DEFINICIÓN DEL COMITÉ ORGANIZADOR

La FARMU organiza el Campeonato de Karting de la Región de Murcia Mini (en adelante, CKRM Mini) que se regirá por el presente reglamento.

2. REGLAMENTACIÓN

2.1.- Serán de aplicación por orden de prelación:

- Las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de la Región de Murcia.
- El Reglamento Deportivo del CKRM 2021.
- El Reglamento Técnico del CKRM 2021.
- El presente Reglamento Deportivo y Técnico Específico.
- El Reglamento Particular de cada prueba.

2.2.- El C.D.I. será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales, de procedimiento, reclamación y apelación.

2.3.- Todos los concursantes y participantes se comprometen a respetar estos Reglamentos por el mero hecho de su inscripción en el CKRM 2021.

2.4.- El CKRM MINI 2021 se disputará en Sábado y domingo. Se realizará al menos un entrenamiento libre, entrenamiento oficial cronometrado, Carrera 1 y Carrera 2, (pudiéndose añadir una Carrera 3 en algun meeting) y 1 Ceremonia de Pódium.

2.5.- El procedimiento de salida a utilizar en el CKRM MINI 2021 será el de "Salida Lanzada".

3. LICENCIAS, EDADES, PLAZOS Y COSTES DE INSCRIPCIÓN.

3.1. El CKRM MINI 2021 está reservada a deportistas provistos de licencia "cadete", con 9 años cumplidos antes de la carrera y un máximo de 12 años. (Los pilotos que cumplan 13 años en 2021 no serán admitidos). La FARMU estudiara casos puntuales que no cumplan lo anteriormente dicho.

3.2. Los boletines de inscripción deberán ser remitidos a la Organización antes de las 20:00h del Sábado de la semana anterior al Meeting.

3.3. Los costes de la categoría MINI para la temporada CKRM 2021 serán los siguientes:

- 390€ (*)

Se incluye lo siguiente:

- Inscripción a los 3 meeting. (*)

3.4. El coste de la inscripción a un solo meeting queda estipulado en 130€ (*) máximo, e incluye lo siguiente:

- Inscripción al meeting.

()Meeting=Carrera1 + Carrera2. El precio para cualquier otra configuración será comunicado el reg. Particular de meeting.*

4. PRUEBAS PUNTUABLES .

4.1. EL CKRM 2021 MINI se disputa en 1 meeting. Se considera meeting, un evento organizado y que sea constituido por 1-entrenamiento oficial cronometrado y al menos 2 carreras. La parrilla de la **Carrera 1** se establecerá de acuerdo a los puntos obtenidos en las Mangas Clasificatorias (si las hubiera). En su defecto, se formara en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados y según el número de pilotos mediante el sistema de grupos especificado en el Art.36. Los seis pilotos clasificados en la Manga de Repesca (si las hubiera) ocuparán las seis últimas posiciones de la parrilla. La Parrilla de la **Carrera 2** se formará en función de la Clasificación oficial provisional, publicada por la Dirección de Carrera inmediatamente después de finalizar la Carrera 1. La Parrilla de la **Carrera 3 (si la hubiese)** se formará en función de la Clasificación oficial provisional,

publicada por la Dirección de Carrera inmediatamente después de finalizar la Carrera 2. Si desde la publicación de las citadas Clasificaciones provisionales hasta la formación de la parrilla de la siguiente Carrera, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional correspondiente que sirve de base para la confección de la parrilla.

Si un concursante apelase una decisión de los Comisarios Deportivos, si finalmente (a posteriori) se desestimara dicha apelación, se le sería retirado el resultado de la carrera donde afecte a la parrilla de salida dicha decisión.

4.2. Los posibles empates finales se resolverán según el art. 45.3 del Reglamento Deportivo del CKRM 2021.

5. TROFEOS

5.1. A la conclusión de la última carrera de la última categoría, se realizará la ceremonia de entrega de premios en el Pódium a los tres primeros puestos de la clasificación de las 2 Carreras, en caso de ser 3 Carreras se entregarán de la Carrera 2 y de la Carrera 3.

5.2. Los pilotos deberán asistir a la ceremonia de entrega de trofeos ataviados con sus monos de competición y sus correspondientes cascos, a fin de recibir los premios.

5.3. La no asistencia a la entrega de trofeos, sin justificación supondrá la pérdida de los mismos.

6. PUBLICIDAD

6.1 La publicidad obligatoria a mostrar en el kart de cada participante será la establecida por el la FARMU. Asimismo, se deberá cumplir el artículo 9 de las prescripciones comunes.

7. VERIFICACIONES EN PRE-PARRILLA.

Todos los participantes deberán acceder a la preparrilla con las grapas metálicas que sujetan el paragolpes delantero abiertas y deberán "cerrarlas" exclusivamente con sus manos, sin ayuda de ningún tipo de herramientas.

Los comisarios técnicos podrán exigir que el escape y el carburador estén desacoplado del cilindro para facilitar la verificación del restrictor de escape y carburador respectivamente. Si en entrenamientos cronometrados se detecta una anomalía no se le permitirá al piloto tomar la salida mientras no solucione dicha anomalía, **en ningún caso** se retrasará el comienzo de los mismos para permitirle salir a tiempo. En caso de localizar una anomalía antes de una carrera, se le otorgarán 5 minutos para solucionar dicha anomalía y el piloto saldrá en último lugar dejando vacía su posición, si no pudiese solucionarlo, no se le autorizará a tomar la salida, figurando como descalificado.

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DEL CAMPEONATO DE KARTING DE LA REGIÓN DE MURCIA CKRM MINI 2021.

Principios generales.

Art.1. MOTOR.

El motor autorizado para la categoría Mini será el IAME, modelo IAME WATERSWIFT 60CC homologado por la RFEA de acuerdo a las características técnicas del reglamento técnico del CEK 2021 para esta categoría. Enlace al reglamento:

<http://www.rfeda.es/documents/20185/1063726/%C3%B1-KART-REG+TEC+MINI-2020-aprobado+CD+13-12-19.pdf/7e1171d2-c58e-4ed3-be79-902a36de11b5>

1.1. Motor: Se entiende por motor el bloque completo del motor e incluye bobina y carburador.

- Bujía
- Cableado completo y botones
- Batería y soporte de batería
- Cargador de batería

1.2. Transmisión

- Cadena. Tipo paso mini.
- Piñón de salida y corona: Libres.
- La instalación de 2 discos protegiendo la corona y la cadena, está autorizada por la FARMU

1.3 Embrague: Centrífugo en seco, descrito en la ficha de homologación.

1.4. Bujía:

Será obligatoria la arandela que queda entre la bujía y la culata.

Es responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de la/s bujía/s homologadas necesarias durante los Meetings.

1.5. Sistema arranque

1.5.1. 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.

1.5.2. Batería. La batería será del tipo seco. Queda prohibido salir a pista sin batería.

1.6. Aceite y gasolina:

El aceite obligatorio a utilizar por todos los participantes será de la marca Pakelo, modelo 2TS K (sintético), el porcentaje obligatorio será 5%, el precio al cual se suministrará el aceite durante el meeting será de 16€ IVA incluido con un máximo de 3 botes por meeting y piloto, siendo obligatoria la compra en **DMK Racing Elche**. La gasolina del Meeting será indicada en el reglamento particular de cada prueba. No está permitido añadir otro líquido o cualquier tipo de «power-boosting» en la gasolina.

1.7. Filtro de gasolina: Será voluntaria la instalación de un filtro de gasolina entre el depósito de combustible y el carburador.

1.8. Filtro de aire: El filtro de aire debe estar instalado obligatoriamente con la espuma interior completa, en perfectas condiciones (sin grietas ni rasgaduras).

Art.2. CHASIS.

2.1. Chasis: Ficha de homologación.

- Chasis Homologados RFEDA.
- Serán validos todos los chasis homologados en el periodo actual y en el anterior.

2.2. Características generales.

2.2.1. 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.

2.2.2. 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.

2.2.3. Distancia entre ejes: La distancia entre ejes, será de 950 mm +/- 5 mm.

2.3. Eje delantero.

2.3.1. Avance: Libre. Se autoriza el uso de excéntricas para su regulación.

2.3.2. Caída: Libre. Se autoriza el uso de excéntricas para su regulación.

2.3.3. Altura: Se autoriza su regulación.

2.4. Eje trasero.

2.4.1. 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

2.4.2. Apoyos eje trasero: Eje trasero con dos puntos de apoyo/rodamientos.

2.5. Paragolpes.

2.5.1. Delantero: Según el Reglamento Técnico de Karting, Art. 2.7.4.1

2.5.2. Trasero: Según el Reglamento Técnico de Karting, Art. 2.7.4.2

2.5.3. Laterales: Según el Reglamento Técnico de Karting, Art. 2.7.4.3

2.6. Bandeja delantera: Según el Reglamento Técnico de Karting Art. 2.7.4.4.

2.7. Carrocería.

- La carrocería estará formada por un carenado delantero y un panel frontal, dos pontones laterales y un carenado trasero.
- La carrocería deberá estar de acuerdo al artículo 2.8 del Reglamento Técnico de karting de la FARMU y al dibujo técnico nº 2 B debiendo respetar en todo momento el objetivo de seguridad reflejado en este artículo y sin presentar cortes o modificaciones que alteren su capacidad de absorción de impactos.
- Respetando los conceptos indicados, las medidas de la carrocería estarán ajustadas y adecuadas a las medidas de los chasis de la categoría.
- Como referencia se pueden utilizar los conceptos marcados en los Dibujos Técnicos Nº 2-b, sin tener en consideración las medidas expresadas (solo aplicables a categorías CIK o similares).
- La protección trasera no podrá superar en ningún momento el ancho máximo trasero y deberá estar fabricada en material plástico.
- Deberá ser homologada CIK-FIA.

2.8. Frenos.

2.8.1. Sistema frenos: Mecánico o Hidráulico, actuando exclusivamente en las ruedas traseras, según Ficha de Homologación.

2.8.2. Material Disco: Material magnético o hierro fundido.

2.9. Asiento.

2.9.1. Protección soportes: Según el art. 2.14 del Reglamento Técnico de Karting.

2.9.2. Números soportes: Limitado a 4 puntos en el chasis y 2 puntos de refuerzo/apoyo.

2.10. Depósito combustible.

2.10.1. Depósito combustible: Depósito con 5 litros de capacidad.

2.10.2. 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.

2.12.1. Llantas: 5 pulgadas diámetro.

2.12.2. 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 está permitida la utilización de distanciadores o inserciones entre el neumático y el borde de apoyo de la llanta.

2.12.3. 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 está permitida la utilización de distanciadores o inserciones entre el neumático y el borde de apoyo de la llanta.

2.12.4. Sistema retención neumático DL/TR: Opcional.

2.13. Volante. Se permite la inserción de una cuña de aluminio (u otro material resistente) entre la caña de dirección y el volante con el fin de darle mayor verticalidad a éste, ofreciendo la mayor superficie de contacto posible entre ambos. En ningún caso se autorizará la utilización de arandelas o tuercas para estos fines.

Art.3. LLANTAS Y NEUMÁTICOS.

3.1. Neumáticos: **Slick LCONT LH05 compra en la primera prueba al distribuidor oficial LeCont en España que los llevará al circuito, para siguientes pruebas contactar en www.rodakart.com tfno. 603706679 Hakim.** Se establece un máximo de 1 juego nuevo por participante por prueba que será marcado por la Organización, para su uso obligatorio en los entrenamientos oficiales cronometrados y en las carreras.

3.2. Neumáticos lluvia: **LECONT wet LH04 compra en la primera prueba al distribuidor oficial LeCont en España que los llevará al circuito, para siguientes pruebas contactar en www.rodakart.com tfno. 603706679 Hakim.** Se establece un máximo de 1 juego por participante que será marcado por la Organización, para su uso obligatorio en los entrenamientos oficiales cronometrados y en las carreras. Debiendo estar situados los delanteros delante y los traseros detrás. Las medidas máximas serán 4.0x10.0-5(Delante) y 5.0x11.0-5(Detrás). Será responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de los neumáticos de lluvia que pueda necesitar para la prueba.

Art.4. PESO

Con ambos motores en orden de marcha será de 110 K

Art.5. ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA.

- Se autorizarán dispositivos (tipo Alfano) con los siguientes sensores: uno de régimen de motor, uno de temperatura de agua, uno de temperatura de escape, uno de velocidad, uno de GPS y otro de tiempo por vuelta, así como una toma de alimentación a batería.
- Todo sistema de comunicación por radio entre conductores en pista y cualquier entidad está prohibida.
- Los sistemas de telemetría están prohibidos.
- En el caso concreto de las cámaras de grabación, sólo serán autorizadas en los entrenamientos libres oficiales. El uso en los entrenamientos cronometrados y las carreras está prohibido, salvo que éstas hayan sido instaladas por la FARMU.

Art.6. MATERIAL UTILIZABLE.

Por cada meeting 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 (**)

(*) 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.

(**) Eventualmente se podrá autorizar un neumático de repuesto, con la obligación de devolver el neumático cambiado al Comisario Técnico de la prueba. El cambio tiene que ser pedido obligatoriamente por escrito al Comisario Técnico. La autorización firmada debe presentarse al organizador.

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECÍFICO CAMPEONATO DE KARTING REGIÓN DE MURCIA CKRM JUNIOR 2021.

1. DEFINICIÓN DEL COMITÉ ORGANIZADOR

La FARMU organiza el Campeonato de Karting Región de Murcia Junior (en adelante, CKRM 2021 Junior) que se regirá por el presente reglamento.

2. REGLAMENTACIÓN

2.1.- Serán de aplicación por orden de prelación:

- Las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de la Región de Murcia.
- El Reglamento Deportivo del CKRM 2021.
- El Reglamento Técnico del CKRM 2021.
- El presente Reglamento Deportivo y Técnico Específico.
- El Reglamento Particular de cada prueba.

2.2.- El C.D.I. será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales, de procedimiento, reclamación y apelación.

2.3.- Todos los concursantes y participantes se comprometen a respetar estos Reglamentos por el mero hecho de su inscripción en el CKRM 2021.

2.4.- El CKRM JUNIOR 2021 se disputará en Sábado y domingo. Se realizará al menos un entrenamiento libre, entrenamiento oficial cronometrado, Carrera 1 y Carrera 2, (pudiéndose añadir una Carrera 3 en algún meeting) y 1 Ceremonia de Pódium.

2.5.- El procedimiento de salida a utilizar en el CKRM JUNIOR 2021 será el de "Salida Lanzada".

3. LICENCIAS, EDADES, PLAZOS Y COSTES DE INSCRIPCIÓN.

3.1. El CKRM JUNIOR 2021 está reservada a deportistas provistos de licencia "JR" o "ITC Junior" y que durante la temporada 2021 cumplan 12, 13 y 14 años. Los pilotos que cumplan 15 años durante 2021 no serán admitidos. La FARMU estudiara casos puntuales que no cumplan lo anteriormente dicho.

3.2. Los boletines de inscripción deberán ser remitidos a la Organización antes de las 20:00h del Sábado de la semana anterior al Meeting.

3.3. Los costes de la categoría JUNIOR para la temporada CKRM 2021 serán los siguientes:

- 390€ (*)

Se incluye lo siguiente:

- Inscripción a los 3 meeting. (*)

3.4. El coste de la inscripción a un solo meeting queda estipulado en 130 € máximo, e incluye lo siguiente:

- Inscripción al meeting.

()Meeting=Carrera1 + Carrera2. El precio para cualquier otra configuración será comunicado el reg. Particular de meeting.*

4. PRUEBAS PUNTUABLES .

4.1. EL CKRM MJUNIOR 2021 se disputa en 1 meeting. Se considera meeting, un evento organizado y que sea constituido por 1 entrenamiento oficial cronometrado y al menos 2 carreras. La parrilla de la **Carrera 1** se establecerá de acuerdo a los puntos obtenidos en las Mangas Clasificatorias (si las hubiera). En su defecto, se formara en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados y según el número de pilotos mediante el sistema de grupos especificado en el Art.36. Los seis pilotos clasificados en la Manga de Repesca (si las hubiera) ocuparán las seis últimas posiciones de la parrilla. La Parrilla de la **Carrera 2** se formará en función de la Clasificación oficial provisional, publicada por la Dirección de Carrera inmediatamente después de finalizar la Carrera 1. La Parrilla de la **Carrera 3 (si la hubiese)** se formará en función de la Clasificación oficial provisional, publicada por la Dirección de Carrera inmediatamente después de finalizar la Carrera 2. Si desde la publicación de las citadas Clasificaciones provisionales

hasta la formación de la parrilla de la siguiente Carrera, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional correspondiente que sirve de base para la confección de la parrilla.

Si un concursante apelase una decisión de los Comisarios Deportivos, si finalmente (a posteriori) se desestimara dicha apelación, se le sería retirado el resultado de la carrera donde afecte a la parrilla de salida dicha decisión.

4.2. Los posibles empates finales se resolverán según el art. 45.3 del Reglamento Deportivo del CKRM 2021.

5. TROFEOS

5.1. A la conclusión de la última carrera de la última categoría, se realizará la ceremonia de entrega de premios en el Pódium a los tres primeros puestos de la clasificación de las 2 Carreras, en caso de ser 3 Carreras se entregarán de la Carrera 2 y de la Carrera 3.

5.2. Los pilotos deberán asistir a la ceremonia de entrega de trofeos ataviados con sus monos de competición y sus correspondientes cascos, a fin de recibir los premios.

5.3. La no asistencia a la entrega de trofeos, sin justificación supondrá la pérdida de los mismos.

6. PUBLICIDAD

6.1 La publicidad obligatoria a mostrar en el kart de cada participante será la establecida por el la FARMU. Asimismo, se deberá cumplir el artículo 9 de las prescripciones comunes.

7. VERIFICACIONES EN PRE-PARRILLA.

Todos los participantes deberán acceder a la preparrilla con las grapas metálicas que sujetan el paragolpes delantero abiertas y deberán "cerrarlas" exclusivamente con sus manos, sin ayuda de ningún tipo de herramientas.

Los comisarios técnicos podrán exigir que el escape y el carburador estén desacoplado del cilindro para facilitar la verificación del restrictor de escape y carburador respectivamente. Si en entrenamientos cronometrados se detecta una anomalía no se le permitirá al piloto tomar la salida mientras no solucione dicha anomalía, **en ningún caso** se retrasará el comienzo de los mismos para permitirle salir a tiempo. En caso de localizar una anomalía antes de una carrera, se le otorgarán 5 minutos para solucionar dicha anomalía y el piloto saldrá en último lugar dejando vacía su posición, si no pudiese solucionarlo, no se le autorizará a tomar la salida, figurando como descalificado.

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DEL CAMPEONATO DE KARTING DE LA REGIÓN DE MURCIA JUNIOR 2021.

Principios generales.

1.- Motor.

- lame X30 según Reglamento Técnico CEK 2021 para la categoría Junior, además, se autoriza la utilización de los escapes utilizados hasta 2018 en CEK. Así como los cilindros anteriores (utilizados hasta CEK 2020).

Art.1. MOTOR

1.1 Motor: Se entiende por motor el bloque completo del motor e incluye bobina y carburador.

- Bujía
- Cableado completo y botones
- Escape
- Batería y soporte de batería
- Cargador de batería
- Muelles de escape

1.2. Transmisión:

- Cadena. Estándar paso 219.
- Piñón de salida y Corona: LIBRE

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

1.4. Sistema arranque

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

1.4.2. Batería: La batería será del tipo seco. Queda prohibido salir a pista sin batería.

1.5. Bujía: Será obligatoria la arandela que queda entre la bujía y la culata.

Es responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de la/s bujía/s homologadas necesarias durante los meetings.

1.6. Aceite y gasolina:

El aceite obligatorio a utilizar por todos los participantes será de la marca Pakelo, modelo 2TS K en un porcentaje LIBRE, pero cada concursante deberá especificar dicho porcentaje en el pasaporte técnico que se entregará en las verificaciones técnicas. El precio al cual se suministrará el aceite durante el meeting será de 16€ IVA incluido con un máximo de 3 botes por meeting y piloto, siendo obligatoria la compra en **DMK Racing Elche**. La gasolina del Meeting será indicada en el reglamento particular de cada prueba. No está permitido añadir otro líquido o cualquier tipo de «power-boosting» en la gasolina.

1.7. Bujía: Será obligatoria la arandela que queda entre la bujía y la culata.

Es responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de la/s bujía/s homologadas necesarias durante los meetings.

1.8. Filtro de gasolina. Será voluntario colocar el filtro entre el depósito y la bomba

1.8. El radiador. El único permitido es el original lame, estando prohibido el anticongelante, debiendo ser agua destilada o de la red.

1.9. Escape. Sólo será autorizado el escape original lame en su caso (CEK 2021), sujetado por dos muelles (el silencioso soldado está prohibido). Para fijar el escape al cilindro se deben de utilizar solamente muelles originales lame, y solo se permite como máximo la utilización de cuatro muelles. No es permitida la utilización de cables. Se permite una sonda de temperatura en el escape, a 50 mm del cono de entrada del escape.

El aislante de ruido es obligatorio y debe ser original lame en su caso. Solamente se puede usar una unidad de aislante de ruido. Solo se permite soldar el escape en caso de reparación de una fuga de gases.

2.0 Filtro de Aire: Todos los filtros de Aire deberán llevar su esponja o derivado, de lo contrario será motivo de sanción.

Art.2. CHASIS

2.1. Chasis homologados CIK o RFEa. Serán válidos todos los chasis homologados en el período actual y en el período anterior.

2.2. Frenos: Para las categorías Junior, está prohibido cualquier sistema de frenado en las ruedas delanteras.

2.3 Discos de freno cerámico prohibido.

Art.3. NEUMÁTICOS

3.1. Neumáticos Slick Lecont LO compra en la primera prueba al distribuidor oficial LeCont en España que los llevará al circuito, para siguientes pruebas contactar en www.rodakart.com tfno. 603706679 Hakim. Se establece un máximo de 1 juego nuevo por participante por meeting, propiedad del piloto, de compra libre (Será responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de los neumáticos) que se marcarán en el horario establecido, para su uso obligatorio en los entrenamientos oficiales cronometrados y en las carreras. Para los entrenamientos libres oficiales de cada meeting, sólo se podrá utilizar neumáticos Lecont propiedad del piloto.

3.2. Neumáticos lluvia: Lecont wet SV1 compra en la primera prueba al distribuidor oficial LeCont en España que los llevará al circuito, para siguientes pruebas contactar en www.rodakart.com tfno. 603706679 Hakim. Se establece un máximo de 1 juego por participante que será marcado por la Organización, para su uso obligatorio en los entrenamientos oficiales cronometrados y en las carreras. Será responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de los neumáticos de lluvia que pueda necesitar para la prueba.

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

Art.4. PESOS

4.1. El peso mínimo:

- En orden de marcha será de **145 K**

Art.5. ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA

- Se autorizarán dispositivos (tipo Alfano) con los siguientes sensores: uno de régimen de motor, uno de temperatura de agua, uno de temperatura de escape, uno de velocidad, uno de GPS y otro de tiempo por vuelta, así como una toma de alimentación a batería.
- Todo sistema de comunicación por radio entre conductores en pista y cualquier entidad está prohibida.
- En el caso concreto de las cámaras de grabación, sólo serán autorizadas en los entrenamientos libres oficiales. El uso en los entrenamientos cronometrados y las carreras está prohibido, salvo que éstas hayan sido instaladas por la FARMU.
- Los sistemas de telemetría están prohibidos.

Art.6. MATERIAL UTILIZABLE

Por cada meeting 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 (**)

(*) 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.

(**) Eventualmente se podrá autorizar un neumático de repuesto, con la obligación de devolver el neumático cambiado al Comisario Técnico de la prueba. El cambio tiene que ser pedido obligatoriamente por escrito al Comisario Técnico. La autorización firmada debe presentarse al organizador.

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECÍFICO CAMPEONATO DE KARTING DE LA REGIÓN DE MURCIA CKRM SENIOR 2021.

1. DEFINICIÓN DEL COMITÉ ORGANIZADOR

La FARMU organiza el Campeonato de Karting de la Región de Murcia Senior (en adelante, CKRM Senior 2021) que se registrará por el presente reglamento.

2. REGLAMENTACIÓN

2.1.- Serán de aplicación por orden de prelación:

- Las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de la Región de Murcia.
- El Reglamento Deportivo del CKRM 2021.
- El Reglamento Técnico del CKRM 2021.
- El presente Reglamento Deportivo y Técnico Específico.
- El Reglamento Particular de cada prueba.

2.2.- El C.D.I. será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales, de procedimiento, reclamación y apelación.

2.3.- Todos los concursantes y participantes se comprometen a respetar estos Reglamentos por el mero hecho de su inscripción en el CKRM.

2.4.- El CKRM SENIOR 2021 se disputará en Sábado y domingo. Se realizará al menos un entrenamiento libre, entrenamiento oficial cronometrado, Carrera 1 y Carrera 2, (pudiéndose añadir una Carrera 3 en algún meeting) y 1 Ceremonia de Pódium.

2.5.- El procedimiento de salida a utilizar en el CKRM Senior 2021 será el de "Salida Lanzada".

3. LICENCIAS, EDADES, PLAZOS Y COSTES DE INSCRIPCIÓN.

3.1. El CKRM Senior 2021 está reservada a deportistas provistos de licencia Sénior, ITC Sénior, ITB o ITA, y que durante el año 2021 cumplan un mínimo de 14 años. La FARMU estudiará casos puntuales que no cumplan lo anteriormente dicho.

3.2. Los boletines de inscripción deberán ser remitidos a la Organización antes de las 20:00h del Sábado de la semana anterior al Meeting.

3.3. Los costes de la categoría PRE-MINI para la temporada CKRM 2021 serán los siguientes:

- 390€ (*)

Se incluye lo siguiente:

- Inscripción a los 3 meeting. (*)

3.4. El coste de la inscripción a un solo meeting queda estipulado en 130 €(*) máximo, e incluye lo siguiente:

- Inscripción al meeting.

() Meeting = Carrera 1 + Carrera 2. El precio para cualquier otra configuración será comunicado el reg. Particular de meeting.*

4. PRUEBAS PUNTUABLES .

4.1. EL CKRM SENIOR 2021 se disputa en 1 meeting. Se considera meeting, un evento organizado y que sea constituido por 1 entrenamiento oficial cronometrado y al menos 2 carreras. La parrilla de la **Carrera 1** se establecerá de acuerdo a los puntos obtenidos en las Mangas Clasificatorias (si las hubiera). En su defecto, se formará en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados y según el número de pilotos mediante el sistema de grupos especificado en el Art.36. Los seis pilotos clasificados en la Manga de Repesca (si las hubiera) ocuparán las seis últimas posiciones de la parrilla. La Parrilla de la **Carrera 2** se formará en función de la Clasificación oficial provisional, publicada por la Dirección de Carrera inmediatamente después de finalizar la Carrera 1. La Parrilla de la **Carrera 3 (si la hubiese)** se formará en función de la Clasificación oficial provisional, publicada por la Dirección de Carrera inmediatamente después de finalizar la Carrera 2. Si desde la publicación de las citadas Clasificaciones provisionales

hasta la formación de la parrilla de la siguiente Carrera, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional correspondiente que sirve de base para la confección de la parrilla.

Si un concursante apelase una decisión de los Comisarios Deportivos, si finalmente (a posteriori) se desestimara dicha apelación, se le sería retirado el resultado de la carrera donde afecte a la parrilla de salida dicha decisión.

4.2. Los posibles empates finales se resolverán según el art. 45.3 del Reglamento Deportivo del CKRM 2021.

5. TROFEOS

5.1. A la conclusión de la última carrera de la última categoría, se realizará la ceremonia de entrega de premios en el Pódium a los tres primeros puestos de la clasificación de las 2 Carreras, en caso de ser 3 Carreras se entregarán de la Carrera 2 y de la Carrera 3.

5.2. Los pilotos deberán asistir a la ceremonia de entrega de trofeos ataviados con sus monos de competición y sus correspondientes cascos, a fin de recibir los premios.

5.3. La no asistencia a la entrega de trofeos, sin justificación supondrá la pérdida de los mismos.

6. PUBLICIDAD

6.1 La publicidad obligatoria a mostrar en el kart de cada participante será la establecida por el la FARMU. Asimismo, se deberá cumplir el artículo 9 de las prescripciones comunes.

7. VERIFICACIONES EN PRE-PARRILLA.

Todos los participantes deberán acceder a la preparrilla con las grapas metálicas que sujetan el paragolpes delantero abiertas y deberán "cerrarlas" exclusivamente con sus manos, sin ayuda de ningún tipo de herramientas.

Los comisarios técnicos podrán exigir que el escape y el carburador estén desacoplado del cilindro para facilitar la verificación del restrictor de escape y carburador respectivamente. Si en entrenamientos cronometrados se detecta una anomalía no se le permitirá al piloto tomar la salida mientras no solucione dicha anomalía, **en ningún caso** se retrasará el comienzo de los mismos para permitirle salir a tiempo. En caso de localizar una anomalía antes de una carrera, se le otorgarán 5 minutos para solucionar dicha anomalía y el piloto saldrá en último lugar dejando vacía su posición, si no pudiese solucionarlo, no se le autorizará a tomar la salida, figurando como descalificado.

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DEL CAMPEONATO DE KARTING DE LA Región de Murcia SENIOR 2021.

Art.1. MOTOR.

Los únicos motores autorizados son:

- lame X30 según Reglamento Técnico CEK 2021 para la categoría Senior, además, se autoriza la utilización de los escapes utilizados hasta 2018 en CEK. Así como los cilindros anteriores (utilizados hasta CEK 2020).
Por el resto se registrará por su ficha de homologación CEK 2021.
- Rotax Max con **precintos Rotax** con pasaporte del mismo. Se admiten los motores "NO EVO", EVO y la versión 2020, así como combinaciones de material EVO sobre motores "NO EVO". Carburación libre.
Carburador DELL'ORTO VHSB 34. Los motores que se empleen en cada prueba deberán estar precintados por Rotax o por alguno de sus agentes autorizados en España o Portugal. La falta, rotura o manipulación del precinto original podrá ser sancionado por los comisarios deportivos hasta con la descalificación de la prueba.
- Queda prohibida cualquier tipo de preparación en cárteres, cilindro, pistón o culata, cualquier rasgadura, pulimento o similar será considerada como preparación y conllevará la exclusión automática de la manga o carrera.
- Squish mínimo: 1mm
- El resto de características será lo marcado en el reglamento de las Series Rotax.

1.1. Filtro de aire. Todos los filtros de Aire deberán llevar su esponja o derivado, de lo contrario será motivo de sanción.

1.2. a) Escape. Todo escape deberá estar homologado. En caso de ser manipulado, será motivo de sanción.

b) Bujía: Será obligatoria la arandela que queda entre la bujía y la culata.

Es responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de la/s bujía/s homologadas necesarias durante los meetings.

1.3. Refrigerado por agua o líquido refrigerante.

Motor X30: Agua destilada o de la red, prohibido anticongelante. Motor Rotax: Libre.

1.5. Sistema arranque

1.5.1. 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.

1.5.2. Batería. La batería será del tipo seco. Queda prohibido salir a pista sin batería.

1.6. Aceite y gasolina:

El aceite obligatorio a utilizar por todos los participantes será de la marca Pakelo, modelo 2TS K en un porcentaje LIBRE, pero cada concursante deberá especificar dicho porcentaje en el pasaporte técnico que se entregará en las verificaciones técnicas. El precio al cual se suministrará el aceite durante el meeting será de 16€ IVA incluido con un máximo de 3 botes por meeting y piloto siendo obligatoria la compra en **DMK Racing Elche**. La gasolina del Meeting será indicada en el reglamento particular de cada prueba. No está permitido añadir otro líquido o cualquier tipo de «power-boosting» en la gasolina.

Art.2. CHASIS.

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

2.2. Frenos: Para la categoría SENIOR, está prohibido cualquier sistema de frenado en las ruedas delanteras.

2.3 Discos de freno cerámico prohibido.

Art.3. NEUMÁTICOS.

3.1. Neumáticos Slick **Lecont LO** de **compra en la primera prueba al distribuidor oficial LeCont en España que los llevará al circuito, para siguientes pruebas contactar en www.rodakart.com tfno. 603706679 Hakim.** . Se establece un máximo de 1 juego nuevo por participante por meeting, propiedad del piloto, (Será responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de los neumáticos) que se marcarán en el horario establecido, para su uso obligatorio en los entrenamientos oficiales cronometrados y en las carreras. Para los entrenamientos libres oficiales de cada meeting, sólo se podrá utilizar neumáticos **Lecont** propiedad del piloto.

3.2. Neumáticos lluvia: Lecont wet SV1 de **compra en la primera prueba al distribuidor oficial LeCont en España que los llevará al circuito, para siguientes pruebas contactar en www.rodakart.com tfno. 603706679 Hakim.**

Se establece un máximo de 1 juego por participante que será marcado por la Organización, para su uso obligatorio en los entrenamientos oficiales cronometrados y en las carreras. Será responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de los neumáticos de lluvia que pueda necesitar para la prueba.

Art.4. PESOS.

El peso mínimo en orden de marcha con motor lame será de **158** kg. El peso mínimo en orden de marcha con motor Rotax será de **155** kg.

Art.5. ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA.

- Se autorizarán dispositivos (tipo Alfano) con los siguientes sensores: uno de régimen de motor, uno de temperatura de agua, uno de temperatura de escape, uno de velocidad, uno de GPS y otro de tiempo por vuelta, así como una toma de alimentación a batería.
- Los sistemas de telemetría están prohibidos.
- En el caso concreto de las cámaras de grabación, sólo serán autorizadas en los entrenamientos libres oficiales. El uso en los entrenamientos cronometrados y las carreras está prohibido. Salvo que sean instaladas por la FARMU.

Art.6. MATERIAL UTILIZABLE.

Por cada meeting 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 (**)

(*) 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.

(**) Eventualmente se podrá autorizar un neumático de repuesto, 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 al organizador.

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECÍFICO CAMPEONATO DE KARTING REGIÓN DE MURCIA DD-2 y DD-2 SILVER 2021.

1. DEFINICIÓN DEL COMITÉ ORGANIZADOR

La FARMU organiza el Campeonato de Karting de la Región de Murcia DD-2 (en adelante, CKRM DD- 2) que se regirá por el presente reglamento.

2. REGLAMENTACIÓN

2.1.- Serán de aplicación por orden de prelación:

- Las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de la Región de Murcia.
- El Reglamento Deportivo del CKRM 2021.
- El Reglamento Técnico del CKRM 2021.
- El presente Reglamento Deportivo y Técnico Específico.
- El Reglamento Particular de cada prueba.

2.2.- El C.D.I. será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales, de procedimiento, reclamación y apelación.

2.3.- Todos los concursantes y participantes se comprometen a respetar estos Reglamentos por el mero hecho de su inscripción en el CKRM 2021.

2.4.- El CKRM 2021 DD-2 y DD-2 Silver se disputará en Sábado y domingo. Se realizará al menos un entrenamiento libre, entrenamiento oficial cronometrado, Carrera 1 y Carrera 2, (pudiéndose añadir una Carrera 3 en algún meeting) y 1 Ceremonia de Pódium.

2.5.- El procedimiento de salida a utilizar en el CKRM 2021 DD-2 será el de "Salida Lanzada".

3. LICENCIAS, EDADES, PLAZOS Y COSTES DE INSCRIPCIÓN.

3.1. El CKRM 2021 DD-2 está reservada a deportistas provistos de licencia Sénior, ITC Sénior, ITB o ITA, y que durante el año 2021 cumplan un mínimo de 15 años. La FARMU estudiará casos puntuales que no cumplan lo anteriormente dicho. La categoría SILVER estará reservada a deportistas provistos de licencia Sénior, ITC-Sénior, ITB o ITA, y que hayan nacido antes del 1 de Enero de 1983.

3.2. Los boletines de inscripción deberán ser remitidos a la Organización antes de las 20:00h del Sábado de la semana anterior al Meeting.

3.3. Los costes de la categoría DD-2 y DD-2 Silver, para la temporada CKRM 2021 serán los siguientes:

- 390€ (*)

Se incluye lo siguiente:

- Inscripción a los 3 meeting. (*)

3.4. El coste de la inscripción a un solo meeting queda estipulado en 130 € máximo, e incluye lo siguiente:

- Inscripción al meeting.

4. PRUEBAS PUNTUABLES .

4.1. EL CKRM 2021 DD-2 y DD-2 Silver se disputa en 1 meeting. Se considera meeting, un evento organizado y que sea constituido por 1 entrenamiento oficial cronometrado y al menos 2 carreras. La parrilla de la **Carrera 1** se establecerá de acuerdo a los puntos obtenidos en las Mangas Clasificadoras (si las hubiera). En su defecto, se formará en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados y según el número de pilotos mediante el sistema de grupos especificado en el Art.36. Los seis pilotos clasificados en la Manga de Repesca (si las hubiera) ocuparán las seis últimas posiciones de la parrilla. La Parrilla de la **Carrera 2** se formará en función de la Clasificación oficial provisional, publicada por la Dirección de Carrera inmediatamente después de finalizar la Carrera 1. La Parrilla de la **Carrera 3 (si la hubiese)** se formará en función de la Clasificación oficial provisional, publicada por la Dirección de Carrera inmediatamente después de finalizar la Carrera 2. Si desde la publicación de las citadas Clasificaciones provisionales hasta la formación de la parrilla de la siguiente Carrera, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación

provisional correspondiente que sirve de base para la confección de la parrilla.

Si un concursante apelase una decisión de los Comisarios Deportivos, si finalmente (a posteriori) se desestimara dicha apelación, se le sería retirado el resultado de la carrera donde afecte a la parrilla de salida dicha decisión.

4.2. Los posibles empates finales se resolverán según el art. 45.3 del Reglamento Deportivo del CKRM 2021.

5. TROFEOS

5.1. A la conclusión de la última carrera de la última categoría, se realizará la ceremonia de entrega de premios en el Pódium a los tres primeros puestos de la clasificación de las 2 Carreras, en caso de ser 3 Carreras se entregarán de la Carrera 2 y de la Carrera 3.

5.2. Los pilotos deberán asistir a la ceremonia de entrega de trofeos ataviados con sus monos de competición y sus correspondientes cascos, a fin de recibir los premios.

5.3. La no asistencia a la entrega de trofeos, sin justificación supondrá la pérdida de los mismos.

6. PUBLICIDAD

6.1 La publicidad obligatoria a mostrar en el kart de cada participante será la establecida por el la FARMU. Asimismo, se deberá cumplir el artículo 9 de las prescripciones comunes.

7. VERIFICACIONES EN PRE-PARRILLA.

Todos los participantes deberán acceder a la preparilla con las grapas metálicas que sujetan el paragolpes delantero abiertas y deberán "cerrarlas" exclusivamente con sus manos, sin ayuda de ningún tipo de herramientas.

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DEL CAMPEONATO DE KARTING Región de Murcia DD-2 y DD-2 SILVER 2021.

Art.1. MOTOR.

Los únicos motores autorizados son:

- Rotax DD-2 con **precintos Rotax**. Se admiten los motores "NO EVO", EVO y versiones 2020 y 2021, así como combinaciones de material EVO sobre motores "NO EVO". Los motores que se empleen en cada prueba deberán estar precintados por Rotax o por alguno de sus agentes autorizados en España o Portugal y disponer del pasaporte de dicho precinto. La falta, rotura o manipulación del precinto original podrá ser sancionado por los comisarios deportivos hasta con la descalificación de la prueba.
- Carburador DELL'ORTO VHSB 34.
- Queda prohibida cualquier tipo de preparación en cárteres, cilindro, pistón o culata, cualquier rasgadura, pulimento o similar será considerada como preparación y conllevará la exclusión automática de la manga o carrera.
- Cualquier motor podrá ser verificado a propuesta del Delegado Técnico de la FARMU.

1.1. Filtro de aire. Todos los filtros de Aire deberán llevar su esponja o derivado, de lo contrario será motivo de sanción.

1.2. El motor deberá cumplir las especificaciones establecidas en el Reglamento técnico de series Rotax (FADA) 2020 y 2021 (cuando este se publique), a excepción de:

- La carburación (chicle, chimenea y aguja) será libre.
- Refrigerado por agua o líquido refrigerante.
- La medida del squish para todas las versiones del motor Rotax DD-2 ha de ser de 1.3mm.
- El resto de características será lo marcado en el reglamento de las Series Rotax.

1.3. Escape, será el homologado y cumplirá con las características establecidas en el reglamento técnico de series Rotax (FADA) 2019 para esta categoría.

1.4. Aceite y gasolina:

El aceite obligatorio a utilizar por todos los participantes será de la marca Pakelo, modelo 2TS K (sintético), el porcentaje obligatorio será 2,5%, el precio al cual se suministrará el aceite durante el meeting será de 16€ IVA incluido con un máximo de 3 botes por meeting y piloto, siendo obligatoria la compra en **DMK Racing Elche**. La gasolina del Meeting será indicada en el reglamento particular de cada prueba. No está permitido añadir otro líquido o cualquier tipo de «power-boosting» en la gasolina.

Art.2. CHASIS.

Serán válidos todos los chasis homologados en el periodo actual y en el periodo anterior. Frenos cerámicos NO autorizados.

Art.3. NEUMÁTICOS.

3.1. Neumáticos Slick Lecont LO de **compra en la primera prueba al distribuidor oficial LeCont en España que los llevará al circuito, para siguientes pruebas contactar en www.rodakart.com tfno. 603706679 Hakim.** . Se establece un máximo de 1 juego nuevo por participante por meeting, propiedad del piloto (Será responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de los neumáticos) que se marcarán en el horario establecido, para su uso obligatorio en los entrenamientos oficiales cronometrados y en las carreras. Para los entrenamientos libres oficiales de cada meeting, sólo se podrá utilizar neumáticos **Lecont** propiedad del piloto.

3.2. Neumáticos lluvia: Lecont wet SV1 de **compra en la primera prueba al distribuidor oficial LeCont en España que los llevará al circuito, para siguientes pruebas contactar en www.rodakart.com tfno. 603706679 Hakim.** Se establece un máximo de 1 juego por participante que será marcado por la Organización, para su uso obligatorio en los entrenamientos oficiales cronometrados y en las carreras. Será responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de los neumáticos de lluvia que pueda necesitar para la prueba.

Art.4. PESOS.

El peso mínimo en orden de marcha será de **173 K**

Art.5. ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA.

- Se autorizarán dispositivos (tipo Alfano) con los siguientes sensores: uno de régimen de

-
- motor, uno de temperatura de agua, uno de temperatura de escape, uno de velocidad, uno de GPS y otro de tiempo por vuelta, así como una toma de alimentación a batería.
 - Los sistemas de telemetría están prohibidos.

- En el caso concreto de las cámaras de grabación, sólo serán autorizadas en los entrenamientos libres oficiales. El uso en los entrenamientos cronometrados y las carreras está prohibido. Salvo que sean instaladas por la FARMU.

Art.6. MATERIAL UTILIZABLE.

Por cada meeting 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 (***)

(*) 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.

(**) En el caso de un incidente constatado durante la prueba y ante una imposibilidad manifiesta de reparación del motor verificado, será posible solicitar la sustitución del motor a los Comisarios Técnicos. El concursante podrá solicitar la sustitución del motor, exclusivamente una por piloto y por mitin, previa petición escrita a los Comisarios Técnicos, quienes procederán a una revisión técnica del mismo y determinarán si procede su sustitución.

(***) Eventualmente se podrá autorizar un neumático de repuesto, 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 al organizador.

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECÍFICO CAMPEONATO DE KARTING REGIÓN DE MURCIA CKRM KZ 2021.

1. DEFINICIÓN DEL COMITÉ ORGANIZADOR

La FARMU organiza el Campeonato de Karting de la Región de Murcia KZ (en adelante, CKRM 2021 KZ) que se regirá por el presente reglamento.

2. REGLAMENTACIÓN

2.1.- Serán de aplicación por orden de prelación:

- Las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de la Región de Murcia.
- El Reglamento Deportivo del CKRM 2021.
- El Reglamento Técnico del CKRM 2021.
- El presente Reglamento Deportivo y Técnico Específico.
- El Reglamento Particular de cada prueba.

2.2.- El C.D.I. será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales, de procedimiento, reclamación y apelación.

2.3.- Todos los concursantes y participantes se comprometen a respetar estos Reglamentos por el mero hecho de su inscripción en el CKRM 2021.

2.4.- El CKRM KZ 2021 se disputará en Sábado y domingo. Se realizará al menos un entrenamiento libre, entrenamiento oficial cronometrado, Carrera 1 y Carrera 2, (pudiéndose añadir una Carrera 3 en algún meeting) y 1 Ceremonia de Pódium.

2.5.- El procedimiento de salida a utilizar en el CKRM KZ 2021 será el de "Salida Parada".

3. LICENCIAS, EDADES, PLAZOS Y COSTES DE INSCRIPCIÓN.

3.1. El CKRM KZ está reservada a deportistas provistos de licencia Sénior, ITC Sénior, ITB o ITA, y que durante el año 2021 cumplan un mínimo de 15 años. La FARMU estudiara casos puntuales que no cumplan lo anteriormente dicho.

3.2. Los boletines de inscripción deberán ser remitidos a la Organización antes de las 20:00h del sábado de la semana anterior al Meeting.

3.3. Los costes de la categoría KZ, para la temporada CKRM 2021 serán los siguientes:

- 390€ (*)

Se incluye lo siguiente:

- Inscripción a los 3 meeting. (*)

3.4. El coste de la inscripción a un solo meeting queda estipulado en 130 € máximo, e incluye lo siguiente:

- Inscripción al meeting.

(*) Meeting = Carrera 1 + Carrera 2. El precio para cualquier otra configuración será comunicado el reg. Particular de meeting.

4. PRUEBAS PUNTUABLES .

4.1. EL CKRM KZ 2021 se disputa en 1 meeting. Se considera meeting, un evento organizado y que sea constituido por 1-entrenamiento oficial cronometrado y al menos 2 carreras. La parrilla de la **Carrera 1** se establecerá de acuerdo a los puntos obtenidos en las Mangas Clasificadoras (si las hubiera). En su defecto, se formara en función de los resultados de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados y según el número de pilotos mediante el sistema de grupos especificado en el Art.36. Los seis pilotos clasificados en la Manga de Repesca (si las hubiera) ocuparán las seis últimas posiciones de la parrilla. La Parrilla de la **Carrera 2** se formará en función de la Clasificación oficial provisional, publicada por la Dirección de Carrera inmediatamente después de finalizar la Carrera 1. La Parrilla de la **Carrera 3 (si la hubiese)** se formará en función de la Clasificación oficial provisional, publicada por la Dirección de Carrera inmediatamente después de finalizar la Carrera 2. Si desde la publicación de las citadas Clasificaciones provisionales hasta la formación de la parrilla de la siguiente

Carrera, los Comisarios Deportivos impusieran penalizaciones, éstas modificarán la Clasificación provisional correspondiente que sirve de base para la confección de la parrilla.

Si un concursante apelase una decisión de los Comisarios Deportivos, si finalmente (a posteriori) se desestimara dicha apelación, se le sería retirado el resultado de la carrera donde afecte a la parrilla de salida dicha decisión.

4.2. Los posibles empates finales se resolverán según el art. 45.3 del Reglamento Deportivo del CKRM 2021.

5. TROFEOS

5.1. A la conclusión de la última carrera de la última categoría, se realizará la ceremonia de entrega de premios en el Pódium a los tres primeros puestos de la clasificación de las 2 Carreras, en caso de ser 3 Carreras se entregarán de la Carrera 2 y de la Carrera 3.

5.2. Los pilotos deberán asistir a la ceremonia de entrega de trofeos ataviados con sus monos de competición y sus correspondientes cascos, a fin de recibir los premios.

5.3. La no asistencia a la entrega de trofeos, sin justificación supondrá la pérdida de los mismos.

6. PUBLICIDAD

6.1 La publicidad obligatoria a mostrar en el kart de cada participante será la establecida por el la FARMU. Asimismo, se deberá cumplir el artículo 9 de las prescripciones comunes.

7. VERIFICACIONES EN PRE-PARRILLA.

Todos los participantes deberán acceder a la preparrilla con las grapas metálicas que sujetan el paragolpes delantero abiertas y deberán "cerrarlas" exclusivamente con sus manos, sin ayuda de ningún tipo de herramientas.

**REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DEL
CAMPEONATO DE KARTING DE LA REGIÓN DE MURCIA CKRM KZ 2021.****Art.1. MOTOR.**

Grupo propulsor: el motor y la caja de cambios debe ser un solo conjunto, de 2 tiempos homologado CIK. Cárters del motor divididos solamente en dos partes (vertical u horizontal).

1.1. Características Técnicas

- Monocilíndrico.
- Admisión por láminas. Caja de láminas (dimensiones y dibujos) de acuerdo a la Ficha de Homologación.
- Carcasa de la caja de láminas: libre.
- Refrigerado por agua destilada o de la red, prohibido anticongelante.
- Bomba de agua y soporte (dimensión y dibujo), descrito en la ficha de homologación. Emplazamiento libre.

1.2. Cilindro y cárter de cigüeñal

- Cilindrada máxima: 125 c.c.
- Revestimiento del cilindro libre.
- Angulo de escape: 199° máximo, sin tener en cuenta el valor indicado en la Ficha de Homologación.
- Se prohíbe añadir cualquier tipo de pieza en los conductos de cilindro y cárter de cigüeñal, salvo que esa pieza figure en la Ficha de Homologación del motor.

1.3. Culata y cámara de combustión

Volumen de la cámara de combustión: Mínimo 11 cc, medido de acuerdo al método descrito en el Artículo 3 del Reglamento Técnico de Karting. Está prohibido cualquier dispositivo o artificio que pueda modificar el volumen de la cámara de combustión reglamentado, permitiendo disminuir directa o indirectamente este volumen. El cuerpo de la bujía (no incluidos los electrodos) que penetra en la culata no debe superar la parte más saliente de la propia cámara de combustión. El conducto de admisión (ensamblaje mecánico entre el silencioso de aspiración homologado y la caja de láminas) debe estar formado por el silencioso de aspiración, por el carburador y por la tapa de la caja de láminas, así como por un adaptador, espaciador y/o juntas eventuales. No se autoriza ninguna pieza suplementaria. El adaptador (espaciador) debe tener una sección transversal cilindro-cónica, estar fijado mecánicamente por medio de herramientas y no debe presentar conexiones que se superpongan o piezas que se solapen. De igual forma, está prohibida cualquier conexión que derive en un volumen suplementario (incluyendo a toda ranura, todo espacio hueco u otros) al nivel del conducto de admisión. Bujía: La marca es libre. El cuerpo de bujía (electrodo no incluido), apretado en la culata, no debe extenderse sobre el volumen perteneciente a la cámara de combustión.

Dimensiones - longitud: 18,5 mm; rosca: 14x1.25. Bujía: la bujía de encendido debe ser de producción en masa y permanecer estrictamente de origen. El casquillo de la bujía y el aislante del electrodo (electrodos no incluidos) apretados sobre la culata, no deben sobrepasar la parte superior de la cámara de combustión (ver Anexo nº 7 CIK).

1.4. Carburador

- Marca y modelo: Dell'Orto VSHH 30 BS - CS conforme al Dibujo Técnico nº 7.
- El carburador deberá estar hecho en aluminio, de estricta serie, con difusor "vénturi" de un diámetro de 30 mm máximo; verificado con un juego de galga de 30 mm de ancho.
- Los únicos reglajes permitidos pueden ser realizados a: la guillotina, la aguja de la válvula de guillotina, los flotadores, la cubeta, el eje de la aguja (spray), los chiclés y los kits de agujas, sujetos a que todas las piezas intercambiables sean de origen Dell'Orto. El filtro de gasolina y placa incorporados (pieza nº 28 del dibujo técnico nº 7) se pueden eliminar, pero si se mantienen deben ser originales.
- Todo sistema de turbo o sobrealimentación esta prohibido.

1.5. Silencioso de admisión

Silencioso de admisión: homologados CIK o que hayan estado homologados.

1.6. Escape

Escape: homologado y de plancha metálica de acero magnético con un espesor mínimo de 0,75 mm.

17. Sistema de Encendido

- Encendido: homologado CIK. Prohibidos los sistemas de avance variable. Todo sistema de corte de encendido está prohibido.
- Se permite añadir una masa al rotor. Será fijada por, al menos, dos tornillos sin ninguna modificación sobre el rotor homologado.

1.6. Caja de cambios

- Caja de cambios: homologada CIK (incluyendo el acoplamiento primario).

- Mínimo 3 y máximo 6 velocidades. Los decimales de los grados en la ficha de homologación deben ser dados en décimas de grados y no en minutos. Para la homologación de la caja de cambios, el fabricante, el modelo y el tipo deberán aparecer en la ficha de homologación.
- Mando de la caja de cambios: manual y únicamente mecánica, todo sistema de asistencia está prohibido (hidráulico, neumático, eléctrico u otros), salvo autorización expresa de la FARMU.

1.7. Aceite y gasolina:

El aceite obligatorio a utilizar por todos los participantes será de la marca Pakelo, modelo 2TS K en un porcentaje LIBRE, pero cada concursante deberá especificar dicho porcentaje en el pasaporte técnico que se entregará en las verificaciones técnicas. El precio al cual se suministrará el aceite durante el meeting será de 16€ IVA incluido con un máximo de 3 botes por meeting y piloto en **DMK Racing Elche**. La gasolina del Meeting será indicada en el reglamento particular de cada prueba. No está permitido añadir otro líquido o cualquier tipo de «power-boosting» en la gasolina.

Art.2. CHASIS.

2.1. Fichas de homologación

Serán válidos todos los chasis homologados en el periodo actual y en el periodo anterior. Frenos cerámicos NO autorizados.

Art.3. NEUMÁTICOS.

3.1. Neumáticos Slick Lecont LO de compra en la primera prueba al distribuidor oficial LeCont en España que los llevará al circuito, para siguientes pruebas contactar en www.rodakart.com tfno. 603706679 Hakim.. Se establece un máximo de 1 juego nuevo por participante, propiedad del piloto (Será responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de los neumáticos) que se marcarán en el horario establecido, para su uso obligatorio en los entrenamientos oficiales cronometrados y en las carreras. Para los entrenamientos libres oficiales de cada meeting, sólo se podrá utilizar neumáticos **Lecont** propiedad del piloto.

3.2. Neumáticos lluvia: Lecont wet SV1 de compra en la primera prueba al distribuidor oficial LeCont en España que los llevará al circuito, para siguientes pruebas contactar en www.rodakart.com tfno. 603706679 Hakim. . Se establece un máximo de 1 juego por participante que será marcado por la Organización, para su uso obligatorio en los entrenamientos oficiales cronometrados y en las carreras. Será responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de los neumáticos de lluvia que pueda necesitar para la prueba.

Art.4. PESOS.

El peso mínimo en orden de marcha será de **175 K**

Art.5. ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA.

- Se autorizarán dispositivos (tipo Alfano) con los siguientes sensores: uno de régimen de motor, uno de temperatura de agua, uno de temperatura de escape, uno de velocidad, uno de GPS y otro de tiempo por vuelta, así como una toma de alimentación a batería.
- Los sistemas de telemetría están prohibidos.
- Todo sistema de comunicación por radio entre conductores en pista y cualquier entidad está prohibida.
- En el caso concreto de las cámaras de grabación, sólo serán autorizadas en los entrenamientos libres oficiales. El uso en los entrenamientos cronometrados y las carreras está prohibido, salvo que sean instaladas por la FARMU.

Art.6. MATERIAL UTILIZABLE.

Por cada meeting 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 (**)

(*) 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 meeting, 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.

(**) Eventualmente se podrá autorizar un neumático de repuesto, 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 al organizador.

TABLA DE ACEITES OBLIGATORIOS CAMPEONATO
KARTING REGIÓN DE MURCIA 2021

PRE-MINI -----Pakelo racing 2TS K (sintetic 5%)

MINI-----Pakelo racing 2TS K (sintetic 5%)

JUNIOR -----Pakelo racing 2TS K (sintetic % libre)

SENIOR-TODOS LOS MOTORES--Pakelo racing 2TS K (sintetic % libre)

DD2 -----Pakelo racing 2TS K (sintetic 2,5%)

KZ2 -----Pakelo racing 2TS K (% libre)

Comprado en DMK Racing Elche, asistirá a todas las pruebas.

dmkracing.com info@dmkracing.com tfno. 647610916

Precio de venta 16€ IVA incluido bote 1L

máximo 3 botes/piloto/prueba

TABLA NEUMÁTICOS SECO CKRM 2021

PRE-MINI: LECONT LH05

MINI: LECONT LH05

JUNIOR: LECONT LO

SENIOR: LECONT LO

DD2: LECONT LO

KZ: LECONT LO

TABLA NEUMÁTICOS LLUVIA CKRM 2021

PRE-MINI: LECONT WET LH04

MINI: LECONT WET LH04

JUNIOR: LECONT WET SV1

SENIOR: LECONT WET SV1

DD2: LECONT WET SV1

KZ: LECONT WET SV1

