



**REGLAMENTO OFICIAL
CÓDIGO DEPORTIVO
REGLAMENTO TÉCNICO**

REVISION – MARZO-ENERO DE 20122013

PANAMÁ, REPÚBLICA DE PANAMÁ

Índice

REGLAMENTO OFICIAL	4
1. DEFINICIONES	5
2. ALCANCE Y MODIFICACIONES	6
3. REQUERIMIENTOS	7
3.1. MEMBRESÍA	7
3.2. ANUALIDAD	7
3.3. EQUIPO DE SEGURIDAD	8
3.4. REQUERIMIENTOS TÉCNICOS GENERALES	8
4. DEBERES Y DERECHOS	9
4.1. DEBERES DE LOS PILOTOS	9
4.2. DERECHOS DE LOS PILOTOS	10
4.3. DEBERES DEL DIRECTOR, COMISARIOS Y OFICIALES DE CARRERA	11
4.4. DERECHOS DEL DIRECTOR, COMISARIOS Y OFICIALES DE CARRERA	11
4.5. DEBERES Y FACULTADES DE LA COMISIÓN TÉCNICA	<u>1211</u>
4.6. DEBERES DE LA ASAMBLEA GENERAL	12
4.7. DEBERES Y FACULTADES DE LA JUNTA DIRECTIVA	12
5. DESARROLLO DEL EVENTO	14
5.1. INSCRIPCIONES	14
5.2. UNIÓN DE CATEGORÍAS	<u>1514</u>
5.3. REUNIÓN INFORMATIVA	15
5.4. PRÁCTICAS LIBRES	<u>1615</u>
5.5. PRÁCTICAS CONTROLADAS	<u>1615</u>
5.6. INSPECCIÓN TÉCNICA	16
5.7. CLASIFICACIÓN	16
5.8. REUNIÓN DE PILOTOS	<u>1716</u>
5.9. PARRILLA DE SALIDA	17
5.10. VUELTAS DE FORMACIÓN	18
5.11. PARTIDA DE LA MANGA (MODALIDAD PARADA)	<u>1918</u>
5.12. PARTIDA DE LA MANGA (MODALIDAD ANDANDO)	<u>1918</u>
5.13. CARRERA	<u>2019</u>
5.14. INSPECCIÓN Y PESAJE	20
5.15. DISPOSICIONES GENERALES	<u>2221</u>
5.16. CASOS DE LLUVIA	<u>2322</u>
5.17. CRONOMETRAJE Y RESULTADOS	23

5.18.	PUNTAJE DEL EVENTO	<u>2423</u>
5.19.	RECLAMOS Y APELACIONES	24
5.20.	SIGNIFICADO DE LAS BANDERAS	25
6.	CAMPEONATO ANUAL	26
6.1.	CATEGORÍAS	26
6.2.	PUNTAJE	<u>2726</u>
6.3.	ASIGNACIÓN DE NÚMEROS	27
CÓDIGO DEPORTIVO		29
<hr/>		
1.	ESCALA DE SANCIONES APLICABLES	30
2.	RÉGIMEN DE SANCIONES DISCIPLINARIAS	30
REGLAMENTO TÉCNICO		34
<hr/>		
	BABY KART	35
	MINI KART	38
	FÓRMULA MUNDIAL A Y B	41
	ICC 125 CC (SHIFTER)	47
	TAG 125 CC JUNIOR Y SENIOR	49

REGLAMENTO OFICIAL

1. DEFINICIONES

1.1. Club de Kartismo Panameño (CKP)

Organización sin fines de lucro orientada a la fomentación, organización y regulación del *karting* en la República de Panamá.

1.2. Evento o Evento de *karting*

Actividad deportiva organizada por el CKP que consiste en competencias a motor en vehículos tipo *kart*, de acuerdo a la ficha técnica correspondiente a su categoría. El evento incluye reuniones, sesiones de prácticas, sesiones de clasificación y mangas de carrera.

1.3. Piloto

Toda persona que cumpla con los requerimientos de este reglamento para competir en un evento de *karting* organizado por el CKP.

1.4. Piloto invitado

Aquellos pilotos de otros clubes internacionales que, a juicio de la Junta Directiva, cumplan con los requisitos técnicos y legales para participar de un determinado evento en calidad de pilotos y sean invitados para participar en dicho evento por la Junta Directiva. Los pilotos invitados no pagarán la cuota de membresía anual pero sí pagarán el costo de inscripción al evento y no recibirán puntos para el campeonato anual.

1.5. Miembro activo

Toda persona a quien le sea aceptada y aprobada su solicitud de pertenecer al club y que cumpla con todos los requerimientos de membresía que se detallan en este reglamento.

1.6. Miembro honorario

Persona que por su aporte al desarrollo del kartismo nacional, es nombrada como tal por la Junta Directiva.

1.7. Director de Carrera

Persona encargada de coordinar y dirigir todas las actividades deportivas dentro de un evento de *karting*. Es la máxima autoridad durante un evento de *karting* organizado por el CKP.

1.8. Oficiales

Autoridad subordinada al director de carrera durante el transcurso de los eventos de *karting*, encargada de ejecutar las instrucciones recibidas y reportar cualquier incidente, velando por el cumplimiento de todos los reglamentos aplicables.

1.9. Comisarios

Miembros de la Comisión Técnica designados para apoyar al Director de Carrera y a los Oficiales durante todo el evento.

1.10. Comisión Técnica

Comisión conformada por un mínimo de 7 y un máximo de 97 miembros (honorarios o activos), o su representante legal en caso de miembros menores de edad, escogidos por mayoría de votos en Asamblea General.

1.11. Junta Directiva

Grupo conformado por un mínimo de 5 miembros (honorarios o activos), mayores de edad o representados por su curador, acudiente o su representante legal en caso de miembros menores de edad, escogidos por mayoría de votos en Asamblea General y que se compone de por lo menos un Presidente, un Vice Presidente, un Secretario, un Tesorero, y un Vocal. Se

aceptarán nóminas con más de 5 integrantes entre los que, además de los cargos mencionados, se podrán nombrar sustitutos para estos o vocales adicionales. El período de la Junta Directiva será de cuatro años, contando a partir de la fecha de la elección correspondiente.

1.12. Asamblea General

Conjunto de por lo menos un tercio (1/3) de los miembros activos reunidos en asamblea. Es el máximo órgano del Club. Los miembros se reunirán en asamblea ordinaria todos los jueves precedentes a las carreras establecidas en el calendario oficial. La Junta Directiva podrá convocar a Asambleas Generales Extraordinarias con un mínimo de 15 días de preaviso, cuando lo considere necesario o cuando la mitad más uno de los miembros activos lo solicite.

1.13. Reglamento Particular

Documento propio de cada evento en donde se especifican detalles específicos de dicho evento, como datos del circuito, horario, personal de organización, patrocinadores, etc. [El Reglamento Particular deberá indicar las horas de inicio y final de cada evento.](#)

2. ALCANCE Y MODIFICACIONES

- 2.1. Todos los participantes, miembros del CKP o invitados, del Campeonato Nacional de *Karting*, o cualquiera de sus eventos particulares, se comprometen y se obligan a leer, comprender, respetar y cumplir el presente reglamento, el Código Deportivo y el Reglamento Particular del Evento y sus Anexos.
- 2.2. El Reglamento Particular, ni ningún otro documento, podrá contradecir o modificar lo estipulado en el Reglamento Oficial, salvo en situaciones de extrema necesidad que atenten contra el desarrollo del evento en sí o una de sus categorías.
- 2.3. Para que el Reglamento Particular pueda modificar lo estipulado en el Reglamento Oficial (incluyendo el Código Deportivo y los Reglamentos Técnicos por categoría), el cambio debe ser aprobado por un mínimo de 5 miembros de la Junta Directiva y/o Comisión Técnica.
- 2.4. Lo que no está escrito en este reglamento u homologado por CIK-FIA o por CSAI FIK queda prohibido. En caso de contradicción, el presente reglamento tendrá prioridad.
- 2.5. El Reglamento Oficial (incluyendo el Código Deportivo y los Reglamentos Técnicos por categoría) no puede ser modificado, alterado o cambiado durante el transcurso de un campeonato. Los cambios al reglamento sólo podrán entrar en vigencia entre el final de un campeonato y el inicio del siguiente.
- 2.6. Las propuesta de adición, modificación o cambio a este reglamento deberán ser presentadas por escrito a la Comisión Técnica para su evaluación y enmienda o aprobación.
- 2.7. Una vez aprobada por la Comisión Técnica, la propuesta será enviada a la Junta Directiva para su correspondiente evaluación y enmienda o aprobación.
- 2.8. Si la propuesta es enmendada por la Junta Directiva será devuelta a la Comisión Técnica para su aprobación según lo establecido en el punto 2.6 anterior.
- 2.9. Si la propuesta es aprobada por la Junta Directiva, se convocará a una Asamblea General para la sanción de la misma.

~~2.10. Se dará una prórroga especial respecto al punto 3.4.12 del presente reglamento. Este punto comenzará a regir a partir de la Tercera Válida 2012. Por lo tanto, en las dos primeras válidas del 2012 se permitirá el uso de defensas traseras con homologaciones CIK FIA expiradas.~~

~~2.11. Por ser una categoría nueva para el CKP y por motivos de seguridad y equidad, el inicio del campeonato para la categoría Baby Kart será anunciado mediante una resolución de la Junta Directiva. No obstante, se podrán realizar carreras de exhibición, no válidas para el campeonato, antes del inicio del mismo.~~

3. REQUERIMIENTOS

3.1. MEMBRESÍA

3.1.1. Para pertenecer al CKP toda persona debe cumplir con los siguientes requisitos:

- a. Formulario de Solicitud de Membresía Anual completamente lleno,
- b. Dos (2) fotos tamaño carnet,
- c. Certificado médico que indique buena salud del piloto,
- d. Copia de cédula o documento legal que certifique la edad del piloto,
- e. Declaración de responsabilidad civil firmada,
- f. Pagar la anualidad especificada en el punto 3.2 del presente reglamento.

En caso de ser menor de edad, debe presentar además:

- g. Copia de cédula del adulto que firme la declaración de responsabilidad civil.

3.1.2. La membresía al CKP de los pilotos activos tiene una vigencia anual.

3.1.3. Para renovar la membresía, el piloto deberá presentar únicamente el formulario de solicitud de membresía anual, la declaración de responsabilidad civil y el certificado médico.

3.1.4. La Junta Directiva podrá solicitar al piloto entregar cualquiera de los otros requisitos en caso se considere necesario.

3.1.5. Todos los documentos tienen que ser entregados de forma completa, debidamente impresos y firmados, al secretario de la Junta Directiva.

3.1.6. No se aceptarán documentos enviados por medio de correo electrónico ni entregas parciales.

3.1.7. La Junta Directiva se reservará el derecho de aprobar la membresía.

3.2. ANUALIDAD

3.2.1. La membresía anual al CKP es de ciento treinta dólares (\$130.00).

3.2.2. Si el pago de la anualidad se hace antes del 30 de enero del año del campeonato, se otorgará un descuento incentivo de veinte dólares (\$20.00).

- 3.2.3. Los miembros honorarios no pagarán la anualidad, pero a la vez no tendrán derecho a voto y no podrán competir en el campeonato.
- 3.2.4. Los miembros honorarios que formen parte de la Junta Directiva o de la Comisión Técnica sí tienen derecho a voto en la Asamblea General.
- 3.2.5. Los miembros activos de la Junta Directiva y de la Comisión Técnica están exonerados de pagar la anualidad. En caso de competir en un evento, sí deberán pagar su inscripción completa.
- 3.2.6. El pago de la anualidad sólo será reembolsable en caso que la solicitud de membresía no sea aceptada por parte de la Junta Directiva. No se reembolsará por ninguna otra razón.

3.3. EQUIPO DE SEGURIDAD

- 3.3.1. Es obligatorio para todos los pilotos el uso de los siguientes implementos de seguridad:
 - a. Casco cerrado certificado Snell M2005, M2010 o de acuerdo al Apéndice No.2 de CIK FIA “Estándares reconocidos para cascos en karting” (<http://www.cikfia.com/regulations/technical.html>). La categoría Baby Kart podrá utilizar cascos cerrados con certificación DOT.
 - b. Uniforme certificado de *karting*,
 - c. Collarín de *karting*. Se recomienda certificado CIK,
 - d. Guantes de *karting*,
 - e. Botas o botines de *karting* que protejan el tobillo.
 - f. Protector de costillas y protector de pecho (homologado SFI) para pilotos de las categorías Baby Kart y Mini Kart.

3.4. REQUERIMIENTOS TÉCNICOS GENERALES

- 3.4.1. El chasis, los neumáticos, el carburador, el carenado, el soporte del carenado, el sistema de frenos, la defensa trasera, el silenciador de aspiración (*noise box*) y el sistema de ignición tienen que contar con su respectiva ficha de homologación CSAI (para las categorías Baby Kart y Mini Kart) o CIK FIA (para el resto de las categorías).
- 3.4.2. Todos los motores deben contar con ficha de homologación de acuerdo al reglamento técnico de cada categoría.
- 3.4.3. Es obligatorio que todo *kart* cumpla con el reglamento técnico de su categoría.
- 3.4.4. Sólo serán permitidos motores y chasis que cuenten con su ficha de homologación de CIK FIA y publicada en el sitio web del CKP.
- 3.4.5. Es obligación de cada piloto asegurarse que la ficha de homologación de su motor y chasis esté publicada en el sitio web del CKP.

3.4.5-3.4.6. Las fichas de homologación se tienen que entregar a más tardar 30 días antes del evento.

3.4.6-3.4.7. En caso de no estar publicada, es obligación del piloto enviarla a la Comisión Técnica para su publicación.

3.4.7-3.4.8. Las actualizaciones de las fichas de homologación emitidas en el transcurso del año deben ser enviadas a la Comisión Técnica para su evaluación y aprobación o rechazo. En caso de ser aprobadas, serán publicadas en el sitio web del CKP.

3.4.8-3.4.9. Sólo será permitida la utilización de las actualizaciones publicadas en el sitio web del CKP.

3.4.9-3.4.10. Sólo se permitirá el uso de soldadura en el chasis para reparación, siempre y cuando no modifique la geometría y no brinde refuerzo adicional al mismo.

3.4.10-3.4.11. Todo trabajo de soldadura deberá ser aprobado por la Comisión Técnica quienes expedirán un certificado de aprobación.

3.4.11-3.4.12. En caso de rotura durante un evento que requiera soldadura, el Director de Carrera podrá aprobar el trabajo.

3.4.12-3.4.13. Es obligatorio el uso de defensas traseras con homologaciones vigentes de CIK FIA.

3.4.13-3.4.14. Es obligatorio que todo *kart* tenga debidamente colocado todos los números de identificación, según el punto 6.3 del presente reglamento.

3.4.14-3.4.15. En caso que un *kart* pierda uno de sus números durante el evento, el mismo podrá continuar compitiendo pero no tendrá derecho a reclamo, si por esta circunstancia se produjeran errores en la planilla o cuenta vuelta.

3.4.15-3.4.16. Es obligatorio que todo *kart* tenga todos los pesos de lastre debidamente asegurados a su estructura mediante tornillos, pernos y tuercas de seguridad.

3.4.16-3.4.17. Es obligatorio que todo *kart* tenga una línea de retorno para combustible o una botella de rebosadero (*overflow bottle*) con capacidad mínima de 50 ml que evite que se derrame combustible en la pista.

4. DEBERES Y DERECHOS

4.1. DEBERES DE LOS PILOTOS

- 4.1.1. Leer, comprender, respetar y cumplir el presente reglamento y los otros mencionados en el punto 2.1 del presente reglamento.
- 4.1.2. Enviar a la Comisión Técnica la ficha de homologación de sus motores y chasis en caso que las mismas no se encuentren publicadas en la página web del club.
- 4.1.3. Seguir y cumplir con diligencia las indicaciones del director de carrera y oficiales.

- 4.1.4. Registrar antes de cada carrera los números de transponder, del chasis y de los motores que utilizará.
- 4.1.5. Registrar a todo su equipo de mecánicos y ayudantes. Solo los mecánicos y ayudantes registrados podrán pasar el punto de control a la entrada de la pre-parrilla y tendrán derecho a cintillo que los autorice a permanecer en las áreas designadas para ellos. Los demás acompañantes no podrán pasar al área de pre-parrilla y deberán permanecer en el área de paddocks o en las áreas expresamente designadas para ellos por la dirección de carrera. La presencia de personas sin cintillo en las áreas restringidas causaran una sanción contra el piloto responsable por estas personas.
- 4.1.6. Evitar, durante todo el tiempo de cada evento, decir palabras obscenas, insultar a cualquier persona, presentar conductas inapropiadas, y cualquier otra actitud que vaya en contra de las buenas costumbres. Es responsabilidad del piloto que todos sus acompañantes (equipo, invitados, mecánicos, ayudantes, etc.) también cumplan con esta disposición.
- 4.1.7. Mantener buena conducta y mantener la cordura, tanto en los *paddocks*, en el parque cerrado y en la pista.
- 4.1.8. Evitar los roces y choques, que deriven de una maniobra peligrosa o temeraria, y cualquier otro tipo de actitud antideportiva, que conlleve un manejo brusco y desordenado.
- 4.1.9. Estar al día con todos los compromisos financieros del CKP antes de cada carrera para poder participar en ellas. Piloto que no se encuentre paz y salvo no podrá participar en los eventos.
- 4.1.10. Acudir a la premiación de todos los eventos en que compita. Todos los pilotos que tengan posibilidad de estar entre los 3 primeros lugares de su categoría deben acudir con su uniforme y botines puestos. No será necesario llevar los otros implementos de seguridad (casco, guantes, collarín, etc.). El piloto que no cumpla con esta regla no podrá subir al pódium y será sancionado de acuerdo a la falta No. 26 del Código Deportivo.
- 4.1.11. Abstenerse de utilizar su kart en vías públicas o participar (conducir o rodar) en cualquier tipo de actividad, exhibición o evento ajeno al CKP sin contar con el consentimiento por escrito de la Junta Directiva.
- 4.1.12. Abstenerse de ceder el manejo de su kart, sin importar el lugar, a cualquier persona ajena al CKP que no cumpla con las medidas de seguridad mínimas (casco, guantes, collarín, pantalón jeans largo y zapatillas cerradas).

4.2. DERECHOS DE LOS PILOTOS

- 4.2.1. Presentar cualquier reclamo al director de la carrera, de acuerdo al punto 5.19 del presente reglamento.

- 4.2.2. Utilizar videos o fotografías como pruebas en caso de reclamos. Sólo se aceptarán videos o fotografías en su formato original y sin ningún tipo de edición.
- 4.2.3. Obtener respuesta a sus reclamos no técnicos, por parte del director de carrera, antes del inicio de la siguiente manga de su categoría o de la premiación si el reclamo es sobre hecho ocurrido en la tercera manga.
- 4.2.4. Obtener respuesta a los reclamos técnicos y apelaciones presentados, dentro de los siguientes 8 días calendario.
- 4.2.5. Apelar cualquier amonestación o sanción recibida por parte del Director de Carrera, Comisión Técnica o Junta Directiva, de acuerdo a lo establecido en el punto 5.19 del presente reglamento.
- 4.2.6. Apelar el resultado final de un evento, de acuerdo a lo establecido en el punto 5.19 del presente reglamento.
- 4.2.7. Recibir en todo momento un trato respetuoso por parte del director de carrera, oficiales, comisarios, banderilleros, otros pilotos, mecánicos y público en general.
- 4.2.8. Recibir las condiciones de seguridad mínimas para este tipo de eventos por parte de los organizadores durante la duración del mismo.
- 4.2.9. Contar con la presencia de una ambulancia durante todo el tiempo del evento.

4.3. DEBERES DEL DIRECTOR, COMISARIOS Y OFICIALES DE CARRERA

- 4.3.1. Leer, comprender, respetar, cumplir y hacer cumplir el presente reglamento y los otros mencionados en el punto 2.1.
- 4.3.2. Responder a todos los reclamos recibidos en los 25 minutos siguientes después de recibidos.
- 4.3.3. En caso de ser necesario, realizar una reunión entre el director, los comisarios y oficiales de carrera al final de la manga o clasificación, para discutir y decidir sobre el comportamiento de la manga y sus pilotos. La información proporcionada por los banderilleros, oficiales y comisarios se mantendrá en secreto a fin de evitar cualquier medida coercitiva que se pudiera dar en contra de algún comisario, oficial o banderillero.
- 4.3.4. Sancionar a los pilotos, por las faltas cometidas durante el desarrollo del evento por estos o por sus mecánicos, ayudantes o acompañantes según lo dispuesto en el Código Deportivo.

4.4. DERECHOS DEL DIRECTOR, COMISARIOS Y OFICIALES DE CARRERA

- 4.4.1. Recibir en todo momento un trato respetuoso por parte de los pilotos, mecánicos y público en general.
- 4.4.2. Recibir las condiciones de seguridad mínimas para este tipo de eventos por parte de los organizadores.

- 4.4.3. Modificar el itinerario del evento, retrasándolo, adelantándolo o cancelándolo, debido a causas climáticas, ausencia de ambulancia u otros casos de fuerza mayor.

4.5. DEBERES Y FACULTADES DE LA COMISIÓN TÉCNICA

- 4.5.1. Velar por el fiel cumplimiento de los reglamentos.
- 4.5.2. Resolver cualquier reclamo técnico que se presente durante o después de un evento.
- 4.5.3. Resolver las apelaciones presentadas después de terminado un evento, mediante la revocación o ratificación de la sanción impuesta.
- 4.5.4. Revisar y discutir el desarrollo del evento, a más tardar 8 días calendario después del mismo, a fin de oficializar los resultados del evento y dictar las sanciones que correspondan a pilotos que incumplieran el presente reglamento, hayan o no sido sancionados durante el evento, aunque no exista reclamo de por medio. Todas las sanciones deberán contar con la firma de por lo menos el 60% del total de miembros de la Comisión Técnica.
- 4.5.5. Resolver cualquier inconveniente que resulte de un incidente el cual no se encuentre debidamente escrito en los reglamentos.
- 4.5.6. Enviar todas las resoluciones (respuestas a apelaciones, respuestas a reclamos, sanciones, etc.) y los resultados oficiales a la Junta Directiva para su publicación.
- 4.5.7. Proponer las modificaciones necesarias al reglamento.
- 4.5.8. Enviar por lo menos dos (2) miembros a cada evento en calidad de Comisarios del mismo.

4.6. DEBERES DE LA ASAMBLEA GENERAL

- 4.6.1. Elegir cada cuatro años a los miembros de la Junta Directiva, pudiendo ser electos en votación pública si la mayoría de los asociados así lo solicitaren.
- 4.6.2. Ratificar el presupuesto y plan de trabajo del año correspondiente dictado por el Junta Directiva.
- 4.6.3. Conocer de los informes de la Junta Directiva y de la Comisión Técnica.
- 4.6.4. Acordar la disolución del Club, para lo cual se requiere la aprobación del 80% de los miembros activos y en pleno goce de sus derechos.
- 4.6.5. Aprobar o rechazar propuestas presentadas para lo cual se utilizará el método de mayoría simple.

4.7. DEBERES Y FACULTADES DE LA JUNTA DIRECTIVA

- 4.7.1. Exigir el fiel cumplimiento del presente Reglamento y el cumplimiento de las normativas de los organismos nacionales e internacionales a que está afiliado el Club y sus miembros.

- 4.7.2. Ejecutar y hacer cumplir los acuerdos de la Asamblea General y ejecutar los suyos propios de acuerdo con las facultades que le concedan el presente Reglamento.
- 4.7.3. Recibir y revisar las resoluciones enviadas por la Comisión Técnica.
- 4.7.4. Publicar las resoluciones que sean ratificadas.
- 4.7.5. En caso de discrepancia con respecto a una resolución de la Comisión Técnica, convocar a una reunión conjunta y tomar la decisión en conjunto.
- 4.7.6. Analizar y aplicar los Reglamentos vigentes y resolver en grado conforme se disponga.
- 4.7.7. Convocar a la sesión ordinaria y extraordinaria a la Asamblea General y fijar las fechas exactas de su celebración. La convocatoria para sesiones extraordinarias la hará la Junta Directiva cuando ella misma lo disponga por mayoría de votos de integrantes y en forma obligatoria cuando lo pidan por escrito un número no menor de la mitad más uno de los miembros. La omisión injustificada de la convocatoria dentro del plazo mencionado se considerará incumplimiento de deberes.
- 4.7.8. Aprobar o rechazar las modificaciones propuestas por la Comisión Técnica al presente reglamento.
- 4.7.9. Aprobar y poner en ejecución todos los programas del Club.
- 4.7.10. Acordar todos los gastos en que incurra el Club.
- 4.7.11. Aprobar el presupuesto y plan de trabajo del año correspondiente.
- 4.7.12. Aprobar la compra de bienes y aceptar donaciones o legados, sin límite de suma.
- 4.7.13. Administrar todos los bienes y recursos del Club.
- 4.7.14. Nombrar los integrantes de las delegaciones internacionales y cualesquiera otros representantes que deba nombrar, así como integrar las selecciones que representarán al Club en cualquier evento internacional.
- 4.7.15. Conferir poderes especiales al Presidente o algún miembro del Junta Directiva o a simples asociados para la realización de actos o gestiones determinadas.
- 4.7.16. Conceder el cargo de miembro honorario a personas que destaquen por su aporte al desarrollo del kartismo nacional.
- 4.7.17. En el caso de que un miembro del Junta Directiva se viere impedido proseguir en sus funciones, el Junta Directiva con la aprobación de tres de sus integrantes nombrará un sustituto por el resto del periodo. En caso de renuncia del Presidente y el tesorero, se deberá convocar inmediatamente a Asamblea, para que tome las medidas necesarias, nombrando en el acto al o a los sustitutos.
- 4.7.18. Expedir carnets, licencias deportivas y pases de cortesía.

- 4.7.19. Organizar y disponer todo lo necesario para la realización de los eventos deportivos establecidos en el calendario.
- 4.7.20. Recibir y resolver, aprobando o rechazando, la participación de un piloto que no cumpla con la edad (más o menos un año) por razones de peso, talento o experiencia comprobada.
- 4.7.21. Todas las resoluciones, acuerdos, permisos o cualquier otro documento de la Junta Directiva, tiene que contar con la firma de por lo menos 3 de sus miembros para que se considere válido.

5. DESARROLLO DEL EVENTO

5.1. INSCRIPCIONES

- 5.1.1. Para poder competir en un evento, todo piloto deberá ser miembro activo del CKP, miembro de otro club nacional con el que se tenga un acuerdo recíproco o piloto internacional invitado.
- 5.1.2. Los acuerdos recíprocos con otros clubes nacionales, así como las invitaciones a pilotos internacionales, serán gestionados únicamente por la Junta Directiva del CKP.
- 5.1.3. Todo piloto, sin excepción, debe pagar la inscripción a cada evento del CKP para poder participar en el mismo.
- 5.1.4. El precio de la inscripción para los pilotos de las categorías Baby Kart y Mini Kart es de ochenta dólares (\$~~80~~60.00) por evento.
- 5.1.5. El precio de la inscripción para los pilotos de todas las otras categorías es de noventa y cinco dólares (\$~~95~~75.00) por evento.
- ~~5.1.6. Si el pago de la inscripción se hace antes del final de la reunión informativa especificada en el punto 5.3 del presente reglamento, se otorgará un descuento incentivo de veinte dólares (\$20.00).~~
- 5.1.6. Los precios de las inscripciones podrán ser modificadas siempre y cuando dicha modificación haya sido aprobada por la Junta Directiva.
- 5.1.7. Cada piloto deberá entregar la hoja de inscripción con todos los campos llenos y con información veraz. Esta hoja podrá ser enviada por correo electrónico al secretario del club. En todo caso, la hoja tiene que tener la firma del piloto o su acudiente (en caso de piloto menor de edad).
- 5.1.8. Cada piloto podrá registrar un máximo de 1 chasis y 2 motores por evento. Es obligatorio que se especifiquen los números de serie en la hoja de inscripción.
- ~~5.1.8-5.1.9.~~ La fecha límite para inscribirse y hacer el pago de la inscripción de cada evento se especificará en el reglamento particular del evento será al final de la reunión pre-

carrera especificada en el punto 5.3 del presente reglamento. No se aceptarán pagos ni inscripciones después de este momento.

~~5.1.9-5.1.10.~~ En caso que un piloto que haya pagado su inscripción no pueda participar en el evento, se le reconocerá lo pagado como crédito para el siguiente evento.

~~5.1.10-5.1.11.~~ Se considerará que un piloto participó del evento desde el momento que entra con su *kart* en la pista durante los días que dure el evento.

~~5.1.11-5.1.12.~~ Cada piloto que pague su inscripción recibirá:

- a. Un (1) pase o cintillo de piloto.
- b. Hasta dos (2) pases o cintillos para sus mecánicos y/o ayudantes debidamente registrados.

5.2. UNIÓN DE CATEGORÍAS

~~5.2.1.~~ Para que una categoría pueda correr sola en un evento necesita tener un mínimo de 5 pilotos dentro de la parrilla de partida.

~~5.2.1-5.2.2.~~ La categoría Fórmula Mundial requerirá un mínimo de 7 pilotos en cada una (A y B) para poder correr separadas.

~~5.2.2-5.2.3.~~ Si una categoría tiene 3 pilotos o menos tendrá que correr obligatoriamente con otra categoría similar de acuerdo al punto 5.2.5.

~~5.2.3-5.2.4.~~ En caso de conflicto entre los dos puntos anteriores, el punto ~~5.2.35-2.35-2.35-2.2~~ tiene prioridad sobre el punto 5.2.1.

~~5.2.4-5.2.5.~~ La unión de las categorías por falta de participante para correr individualmente en cada manga o evento, será recomendada por la Junta Directiva y deberá ser aprobada por el director de carrera el día del evento. Para esta decisión, se tomará en cuenta como primera instancia la seguridad de los pilotos del evento y posteriormente la vistosidad de la carrera.

~~5.2.5-5.2.6.~~ Por razones de seguridad, sólo se podrán unir categorías similares de acuerdo al siguiente listado:

- a. Fórmula Mundial A con Fórmula Mundial B.
- b. TAG 125cc Jr con TAG 125cc Sr o con ICC 125cc (Shifter).

5.3. REUNIÓN INFORMATIVA

5.3.1. El jueves previo a cada evento a las 7:00 pm se realizará una reunión informativa.

5.3.2. La fecha y hora de la reunión informativa podrá ser cambiada a discreción de la Junta Directiva y se notificará por lo menos 2 días antes a todos los miembros del CKP.

5.3.3. En casos de pilotos menores de edad, se permite la representación de sus padres o representante legal.

5.4. PRÁCTICAS LIBRES

- 5.4.1. Serán llevadas a cabo cuando lo indique el itinerario del evento.
- 5.4.2. No serán controladas por categoría.
- 5.4.3. No habrá necesariamente la presencia de ambulancia, director de carrera, oficiales ni banderilleros.
- 5.4.4. Es obligatorio el uso del equipo de seguridad completo en todo momento, so pena de ser descalificado del evento.

5.5. PRÁCTICAS CONTROLADAS

- 5.5.1. Serán llevadas a cabo cuando lo indique el itinerario del evento y sea autorizado por el director de carrera.
- 5.5.2. Las prácticas controladas serán por categorías de acuerdo al itinerario.
- 5.5.3. Sólo los pilotos de la categoría de turno podrán hacer uso de la pista.
- 5.5.4. Al finalizar cada sesión de prácticas controladas, el director del evento sacará la bandera de cuadros y los pilotos deberán ingresar al parque cerrado.

5.6. INSPECCIÓN TÉCNICA

- 5.6.1. Se realizará en cualquier momento durante el evento.
- 5.6.2. Se verificará que el *kart* y el piloto cumplen con los requisitos de este reglamento.
- 5.6.3. Se verificará que el combustible utilizado cumple con el reglamento de su categoría.

~~5.6.4. Cada piloto podrá registrar solamente 1 chasis y 2 motores por evento.~~

~~5.6.5.5.6.4.~~ Se marcarán los karts y motores inspeccionados y aprobados.

~~5.6.6.5.6.5.~~ Se marcarán los neumáticos a utilizar durante todo el resto del evento.

~~5.6.7.5.6.6.~~ Cada piloto sólo podrá utilizar un (1) juego de neumáticos para piso seco y uno (1) para lluvia desde la clasificación hasta el final del evento.

~~5.6.8.5.6.7.~~ En caso de pinchadura o rotura de un neumático, se permitirá la utilización de un (1) reemplazo siempre y cuando no sea nuevo, previa autorización del director de carrera.

~~5.6.9.5.6.8.~~ Será prohibido alterar de cualquier forma (rayar, hacer surcos, calentar, aplicar químico, etc.) la superficie de los neumáticos.

5.7. CLASIFICACIÓN

- 5.7.1. Se dará un tiempo mínimo de 5 minutos a cada categoría para clasificar, de acuerdo al Reglamento Particular del evento. En caso de categorías con más de 12 pilotos, se otorgará tiempo proporcional a la cantidad de pilotos.

- 5.7.2. Cada piloto podrá entrar a la pista a clasificar en cualquier momento, dentro del tiempo estipulado.
- 5.7.3. El piloto que entra a clasificar y luego salea parque cerrado o pre-parrilla, no podrá ingresar nuevamente a la pista.
- 5.7.4. Finalizada su clasificación, el piloto tendrá que ingresar al parque cerrado para ser pesado e inspeccionado.
- 5.7.5. Se tomará el mejor tiempo cronometrado para establecer el orden en la parrilla de salida de la primera manga y para definir cualquier empate que surja.
- 5.7.6. En caso de empate en los tiempos de clasificación de dos o más pilotos, se tomará el segundo mejor tiempo para definir las posiciones.
- 5.7.7. En caso que no se pueda realizar la clasificación por causas climáticas, ausencia de ambulancia o fuerza mayor, se reprogramará para el inicio del día de carrera.

5.8. REUNIÓN DE PILOTOS

- 5.8.1. Se realizará en el lugar y a la hora especificada en el Reglamento Particular del evento.
- 5.8.2. Todos los pilotos deben presentarse con su uniforme y equipo de seguridad completo de acuerdo al punto 3.3.1 del presente reglamento.
- 5.8.3. La asistencia a la Reunión de Pilotos es obligatoria para todos los pilotos.
- 5.8.4. Es obligatoria la asistencia a cualquier otra reunión que sea convocada por el Director de Carrera.

5.9. PARRILLA DE SALIDA

- 5.9.1. La llamada para formar la pre-parrilla de salida se dará 10 minutos antes de cada manga.
- 5.9.2. Las posiciones en la parrilla para la primera manga serán determinadas de acuerdo a lo estipulado en el punto 5.7 del presente reglamento.
- 5.9.3. Los pilotos sancionados con tiempos de clasificación registrados tendrán prioridad sobre los pilotos que no tengan tiempos de clasificación registrados.
- 5.9.4. En caso de haber más de un piloto sancionado con tiempo de clasificación registrado, la posición de salida será determinada por el tiempo de clasificación.
- 5.9.5. En caso de haber más de un piloto sin tiempo de clasificación, la posición de salida será determinada de acuerdo a la posición del piloto en el campeonato anual o al azar en caso de empate.
- 5.9.6. Las posiciones en la parrilla para todas las demás mangas serán determinadas por la posición de llegada de la manga previa.

- 5.9.7. La pre-parrilla se formará en el área de pre-parrilla indicada en el reglamento particular de cada evento.
- 5.9.8. El encendido de los motores se anunciará dos minutos antes de la salida de los karts a la pista mediante el uso de un letrero.
- 5.9.9. La pre-parrilla se cierra en el momento que se autoriza la salida de los *karts* a la pista.
- 5.9.10. El piloto que no esté presente al momento del cierre de la pre-parrilla, perderá su posición y saldrá desde el área de pre-parrilla al final de la fila en la primera vuelta de formación (si la hay) o después de dada la partida de la carrera.
- 5.9.11. Luego de completada una vuelta de carrera por el líder de la manga, ningún piloto podrá salir a competir en esa manga.
- 5.9.12. Ninguna reparación o ajuste del *kart* podrá ser realizada por ayuda externa al piloto desde el momento en que se da la orden de iniciar la(s) vuelta(s) de formación de los *karts*.
- 5.9.13. Sólo se permitirá la ayuda de empujadores en la categoría ICC 125 cc (Shifter).
- 5.9.14. Los empujadores sólo pueden empujar los *karts* desde su posición en la pre-parrilla hasta la entrada a la pista.
- 5.9.15. Ningún piloto podrá recibir ayuda adicional en el área de pre-parrilla.
- 5.9.16. En caso que un piloto tenga algún desperfecto en su *kart*, deberá moverlo fuera del área de pre-parrilla.

5.10. VUELTAS DE FORMACIÓN

- 5.10.1. El director de carrera indicará a los pilotos la cantidad de vueltas de formación que se realizarán antes de que se dé la partida.
- 5.10.2. Es obligación del líder de la parrilla indicar el ritmo en las vueltas de reconocimiento y el resto de los pilotos están obligados a mantener ese ritmo.
- 5.10.3. Es responsabilidad de cada piloto mantener su posición en la parrilla.
- 5.10.4. Si durante la(s) vuelta(s) de formación, un piloto hace un alto o pierde su posición en la parrilla por cualquier razón, este perderá su posición y se deberá mantener al final del pelotón.
- 5.10.5. Si el motor del *kart* se para, el piloto sólo podrá tratar de arrancar su *kart* después que todo el pelotón lo haya pasado.
- 5.10.6. Es prohibido para un piloto tratar de recuperar su posición durante las vueltas de formación, ya sea rebasando otros karts o colocándose en frente de los punteros para que estos lo rebasen y así tratar de llegar a su posición.
- 5.10.7. Si el director de carrera no está de acuerdo con la formación o si considera que un piloto perdió su posición en la parrilla por acciones de otro piloto, el director podrá

agregar más vueltas de formación o detener la(s) vuelta(s) de formación y comenzar nuevamente el procedimiento con las posiciones originales.

5.11. PARTIDA DE LA MANGA (MODALIDAD PARADA)

- 5.11.1. La modalidad de partida parada se utilizará para la categoría ICC 125cc (*Shifter*).
- 5.11.2. Cada piloto ocupará el cajón que le corresponda en la parrilla de salida.
- 5.11.3. Ningún piloto podrá dejar uno o varios cajones vacíos en frente, a menos que el mismo corresponda a un piloto que no pudo ocupar su posición en la parrilla de salida.
- 5.11.4. La partida se indicará por medio de un banderazo verde cuando todos los *karts* estén ocupando su correspondiente cajón en la parrilla y estén completamente detenidos.
- 5.11.5. Si un *kart* inicia su marcha antes del banderazo verde, se considerará robo de partida.

5.12. PARTIDA DE LA MANGA (MODALIDAD ANDANDO)

- 5.12.1. La modalidad de partida andando se utilizará para el resto de las categorías no especificadas en el punto 5.11.1.
- 5.12.2. Un oficial indicará el punto de desaceleración de la parrilla con una bandera amarilla.
- 5.12.3. Cuando los *karts* pasen por el punto de desaceleración en la última vuelta de formación, todos los pilotos, especialmente el puntero, están obligados a soltar el acelerador a fin de reducir al mínimo la velocidad (ralentí) y compactar la parrilla hasta el momento que se dé la partida.
- 5.12.4. Los *karts* se formarán en dos líneas de acuerdo a su posición en la parrilla de forma alternada, dentro de los carriles marcados.
- 5.12.5. Será prohibido que un piloto deje un espacio mayor a un *kart* entre su *kart* y el que va al frente.
- 5.12.6. Para dar la partida, el director de carrera se colocará a un costado de la pista dos (2) metros más adelante de la línea de meta.
- 5.12.7. La partida la dará el director de carrera y se indicará por medio de un banderazo verde.
- 5.12.8. Será prohibido acelerar antes del banderazo verde. En caso de hacerlo, se considerará robo de partida.
- 5.12.9. Será prohibido salirse de su correspondiente carril antes de que el director indique la partida, al menos que un *kart* tenga problemas.
- 5.12.10. Será prohibido que un piloto alargue o retrase intencionalmente la partida.

5.13. CARRERA

- 5.13.1. Cada evento válido del Campeonato Nacional de *Karting* constará de 3 mangas por categoría.
- 5.13.2. Cada manga de las categorías *Mini Kart* tendrá una distancia mínima de 10 km.
- 5.13.3. La distancia mínima para la categoría *Baby Kart* será especificada en el Reglamento Particular de cada evento sin poder superar los 8 km.
- 5.13.4. Cada manga de todas las demás categorías tendrá una distancia mínima de 13 km.
- 5.13.5. La cantidad de vueltas de cada manga será determinada por las vueltas necesarias completas requeridas para cumplir con el mínimo de distancia especificado sin pasarse.
- 5.13.6. En los casos que se calculen porcentajes de las mangas, el redondeo será siempre hacia el entero inmediatamente superior.
- 5.13.7. Si un piloto es rebasado dos veces por el líder de la carrera, tendrá que abandonar la manga y dirigirse al área de parque cerrado, lo cual se le indicará con la bandera negra con círculo naranja. Esto no se considerará una descalificación y el piloto podrá recibir los puntos que le correspondan si cumplió con el mínimo de vueltas requerido.
- 5.13.8. De ser necesario, el director de carrera podrá detener la manga por un accidente o por cualquier otra razón de fuerza mayor, se mostrará la bandera roja y todos los pilotos deberán parar de correr inmediatamente.
- 5.13.9. Si el 60% de la manga ha sido completada al momento de detener la misma, se dará por terminada y los resultados serán los de la vuelta anterior a la bandera roja.
- 5.13.10. Si al momento de la detención se han completado 5 vueltas o más pero menos del 60% de la manga, la misma se reanudará manteniendo las posiciones de la vuelta anterior a la bandera roja.
- 5.13.11. Si al momento de la detención no se han completado 5 vueltas, la manga se reiniciará en su totalidad de acuerdo al orden original de la parrilla y la manga que fue detenida se eliminará por completo.
- 5.13.12. La nueva manga iniciará 10 minutos después del momento de la detención, o cuando las condiciones lo permitan.

5.14. INSPECCIÓN Y PESAJE

- 5.14.1. Al finalizar cada manga todos los pilotos tendrán que dirigirse directa e inmediatamente al parque cerrado para inspección y pesaje.
- 5.14.2. Los pilotos no podrán tomar líquidos, ni ingerir alimentos hasta que no hayan sido pesados.

- 5.14.3. Los pilotos no podrán retirar o adicionar al *kart* ningún objeto o parte del mismo antes de haber sido pesado.
- 5.14.4. No se permite la presencia de mecánicos o ayudantes en la entrada al parque cerrado entre el área de pesaje y la rampa de acceso a la misma, a menos que el *kart* llegue al pesaje no habiendo terminado la manga por accidente o desperfecto mecánico.
- 5.14.5. Cualquier acercamiento de mecánicos o personal de apoyo al *kart* o a los pilotos mientras estos estén a órdenes del oficial de parque cerrado, será considerado como una infracción seria al reglamento y ocasionar la descalificación del piloto de la manga o el evento.
- 5.14.6. El oficial del parque cerrado pesará e inspeccionará a todos los pilotos que compitieron en la manga.
- 5.14.7. El oficial del parque cerrado pesará un máximo de una (1) vez cada kart con su piloto y equipo de seguridad completo y anotará el peso en la hoja de control.
- ~~5.14.6.~~5.14.8. En caso que un piloto considere que la pesa no está funcionando bien, puede solicitar la verificación de la misma utilizando el peso de referencia del club. Luego de la verificación, se volverá a pesar una vez más y el peso registrado será anotado en la hoja de control.
- ~~5.14.7.~~5.14.9. Si por limitante de tiempo, no se puede pesar a todos los competidores de una manga, el oficial de parque cerrado podrá decidir pesar como mínimo los tres (3) primeros lugares y un cuarto al azar.
- ~~5.14.8.~~5.14.10. El piloto que ya ha sido inspeccionado y pesado, deberá retirarse del parque cerrado para permitir la inspección y pesaje de otros pilotos.
- ~~5.14.9.~~5.14.11. Al final del evento se podrán inspeccionar, por solicitud del director de carrera, los motores (y todas sus partes accesorias) y el chasis (y todas sus partes accesorias) de los tres (3) primeros lugares de cada categoría.
- ~~5.14.10.~~5.14.12. El director de carrera podrá solicitar la inspección cuidadosa de cualquier otro kart a su completa discreción.
- ~~5.14.11.~~5.14.13. A instancia del Director de Carrera, los pilotos o equipos tendrán que facilitar la ayuda de su(s) mecánico(s) para llevar a cabo los trabajos de desarmado e inspección de sus kart y/o de los de otros pilotos indicados por el Director de Carrera.
- ~~5.14.12.~~5.14.14. El director de carrera podrá solicitar el retiro del motor o los motores para su embalaje, custodia y revisión en un día de la semana posterior a la carrera.
- ~~5.14.13.~~5.14.15. El día y hora de la revisión será anunciada por la Comisión Técnica por lo menos 48 horas antes para procurar que todos los involucrados puedan estar presentes en la revisión.

5.15. DISPOSICIONES GENERALES

Durante todo el tiempo que dure el evento, es obligatorio cumplir estrictamente con las siguientes disposiciones:

- 5.15.1. Los pilotos menores de edad tendrán que estar acompañados por un adulto responsable.
- 5.15.2. Será prohibido fumar y/o libar bebidas alcohólicas en la pista, área de parque cerrado y área de *paddocks* durante el desarrollo de las prácticas controladas, clasificaciones y mangas de la carrera.
- 5.15.3. Será completamente prohibido consumir drogas y/o estimulantes en cualquier área durante todo el desarrollo del evento.
- 5.15.4. Será prohibido manejar en dirección contraria a la designada al circuito.
- 5.15.5. Será prohibido realizar reparaciones a los *karts* dentro de la pista que requieran ayuda externa al piloto.
- 5.15.6. Será obligatorio que todo piloto utilice el equipo de seguridad completo de acuerdo al punto 3.3.1 del presente reglamento.
- 5.15.7. Será obligatorio que todo piloto respete las banderas en todo momento.
- 5.15.8. Será prohibido cargar combustible dentro de la pista o dentro del área de formación de la parrilla.
- 5.15.9. Siempre que se retire de la pista, o disminuya la velocidad por los motivos que fueran, el piloto tiene la obligación de levantar uno de sus brazos como medida de seguridad para los demás pilotos.
- 5.15.10. Será prohibido que un piloto lleve en su *kart* o en su uniforme cualquier objeto, herramienta, repuesto o pieza que no esté especificado en el punto 3.3.
- 5.15.11. En caso de desperfectos, el piloto deberá dirigirse de inmediato al parque cerrado, tomando todas las medidas de precaución pertinentes.
- 5.15.12. Si un *kart* sufre desperfectos mecánicos o se involucra en un accidente durante una práctica, clasificación o manga, que no le permita llegar hasta el parque cerrado por sus propios medios, el piloto deberá sacar el *kart* de la pista, o colocarlo en un lugar seguro, y deberá quedarse junto a su *kart* hasta que termine la sesión de práctica, clasificación o manga correspondiente. El piloto sólo podrá recibir la ayuda de un oficial o banderillero, para colocar el *kart* en lugar seguro.
- 5.15.13. Los pilotos deberán en todo momento mantener un comportamiento respetuoso y acorde con las buenas costumbres. El piloto que incurra en un comportamiento inadecuado como peleas, discusiones y obscenidades, podrá ser sancionado por el director de carrera.

- 5.15.14. Cada piloto será responsable de todo el equipo (*kart*, motores, herramientas, y cualquier otro artefacto) traído al evento por y/o para él.
- 5.15.15. Cada piloto será responsable por el comportamiento de su equipo (mecánicos, personal de apoyo, familiares, invitados, etc.) que estén o no debidamente inscritos como tales para el evento. Cualquier falta cometida contra los organizadores, director de carrera, comisarios, oficiales, otros pilotos y público en general, serán motivo de sanción y hasta la expulsión del piloto inscrito al igual que del infractor.
- 5.15.16. Será prohibido ingresar automóviles particulares al área de Paddocks mientras el mismo se mantenga cerrado de acuerdo a lo establecido en el reglamento particular del evento.

5.16. CASOS DE LLUVIA

- 5.16.1. En caso de lluvia, será el director de carrera el que decidirá si la sesión de clasificación o manga respectiva se considera de lluvia.
- 5.16.2. El director de carrera deberá otorgar entre 10 y 15 minutos para permitir el cambio de neumáticos para piso seco a neumáticos para lluvia o viceversa.
- 5.16.3. Si la sesión de clasificación o la manga es declarada de lluvia, todos los pilotos tendrán que colocar neumáticos para lluvia.
- 5.16.4. Si un piloto no tiene neumáticos para lluvia, o no las puede colocar en su *kart*, no podrá salir a correr.
- 5.16.5. Si por motivos de lluvia, el director de carrera decide detener una manga en proceso, se usará el mismo criterio usado en una manga detenida por bandera roja para determinar si se declara terminada o si vuelven al *paddock* para el cambio de neumáticos y volver a formar la parrilla de salida.
- 5.16.6. Cuando la lluvia se detenga, es el director de la carrera el que decidirá cuándo se vuelve a colocar neumáticos para piso seco.

5.17. CRONOMETRAJE Y RESULTADOS

- 5.17.1. Es obligatorio el uso del transponder de MyLaps tanto para el cronometraje de los tiempos de clasificación como para el registro de vueltas y posiciones en cada manga.
- 5.17.2. Todos los transponders tendrán que ser instalados en la parte posterior del asiento del kart a una altura máxima de 30 cm medida desde el piso.
- 5.17.3. Sólo se considerarán los tiempos y posiciones registrados en el sistema Orbits de MyLaps para definir las posiciones de clasificación y de cada manga.
- 5.17.4. En caso que el piloto salga a clasificar o competir sin el transponder de MyLaps o que el mismo no registre los tiempos, posiciones o vueltas en el sistema Orbits de MyLaps, el piloto ocupará la última posición en la clasificación o manga particular.
- 5.17.5. Los resultados oficiales se sacarán por medio del sistema Orbits de MyLaps.

- 5.17.6. En caso de un desperfecto eléctrico o en caso de fuerza mayor, los tiempos de clasificación, posiciones y resultados se computarán de manera manual.
- 5.17.7. Los resultados serán entregados por los oficiales de cómputo al director de carrera y este se los comunicará a los pilotos.

5.18. PUNTAJE DEL EVENTO

- 5.18.1. Al final de cada manga, cada piloto que hayan completado el 60% de las vueltas de dicha manga, recibirán puntos de acuerdo al punto 5.18.2 del presente reglamento.
- 5.18.2. Los puntajes se otorgarán de acuerdo al orden de llegada de los pilotos a la línea de meta, de la siguiente manera:
 - a. Posición 1: 15 puntos
 - b. Posición 2: 13 puntos
 - c. Posición 3: 11 puntos
 - d. Posición 4: 10 puntos
 - e. Posición 5: 9 puntos
 - f. Posición 6: 8 puntos
 - g. Posición 7: 7 puntos
 - h. Posición 8: 6 puntos
 - i. Posición 9: 5 puntos
 - j. Posición 10: 4 puntos
 - k. Posición 11: 3 puntos
 - l. Posición 12: 2 puntos
 - m. Posición 13: 1 punto
- 5.18.3. Para determinar la posición final de cada piloto al término del evento, se sumarán los puntos obtenidos en cada manga.
- 5.18.4. Al final de las tres (3) mangas, el piloto con la mayor acumulación de puntos será declarado ganador del evento en su categoría, y así sucesivamente con el resto.
- 5.18.5. En caso de empate en la sumatoria de puntos del evento, se utilizará los tiempos de clasificación para desempatar.
- 5.18.6. La suma de puntos de las tres mangas, no será el puntaje válido para la acumulación de puntos para el campeonato.

5.19. RECLAMOS Y APELACIONES

- 5.19.1. Todo reclamo deberá ser presentado por escrito en el formulario correspondiente al director de carrera. En caso que no se pueda entregar el reclamo al director de carrera, podrá ser entregado a cualquiera de los comisarios designados para ese evento.
- 5.19.2. Todo reclamo debe incluir el número de regla incumplida o violada, de acuerdo al presente reglamento.

- 5.19.3. Todo reclamo debe ser presentado por el piloto que reclama, o su representante debidamente registrado, y firmado por el mismo. No se aceptarán reclamos entregados por menores de edad.
- 5.19.4. Todo reclamo técnico de motor, chasis, o alguna de sus partes, deberán ser acompañados por la suma de cincuenta dólares (\$50.00).
- 5.19.5. Todo reclamo debe ser presentados dentro de los 20 minutos después de haber pasado el último *kart* por el pesaje e inspección
- 5.19.6. Todos los reclamos deberán ser tratados de urgencia por el director de carrera, comisarios y oficiales.
- 5.19.7. Será responsabilidad del director de carrera, responder los reclamos no técnicos durante el evento.
- 5.19.8. Será responsabilidad de la Comisión Técnica, responder los reclamos técnicos posterior al evento.
- 5.19.9. Los involucrados sólo podrán participar en la discusión del reclamo cuando el director de carrera o la Comisión Técnica así lo decida, dependiendo de quienes tienen la autoridad sobre el caso (ver puntos 5.19.7 y 5.19.8).
- 5.19.10. Los involucrados no podrán ser juez y parte en la discusión de un reclamo.
- 5.19.11. El director de carrera podrá sancionar durante el evento a cualquier piloto si este comete una falta, aunque no exista ningún reclamo contra él.
- 5.19.12. Todo piloto tiene derecho a la apelación de cualquier sanción impuesta contra él, dentro del siguiente día hábil de recibida la sanción.
- 5.19.13. Todo piloto tiene derecho a reclamar la puntuación final oficial de un evento, dentro del siguiente día hábil después de haberse publicado los mismos.
- 5.19.14. Toda apelación a sanción recibida o reclamo del puntaje oficial del evento, deberá ser presentado en primera instancia por escrito a la Comisión Técnica y será acompañada de veinte dólares (\$20.00).
- 5.19.15. Todo piloto podrá apelar en segunda instancia ante la Junta Directiva, dentro del primer día hábil después de recibida la respuesta a la primera apelación. Dicha apelación también deberá ser presentada de forma escrita y acompañada de veinte dólares (\$20.00).

5.20. SIGNIFICADO DE LAS BANDERAS

- 5.20.1. Azul no agitada: Piloto será rebasado por una vuelta, permitir el pase.
- 5.20.2. Azul agitada: Piloto está a punto de ser rebasado, mantener su línea y disminuir la velocidad para permitir el pase.

5.20.3. Verde:	Prosiga vía libre.
5.20.4. Verde agitada:	Inicio de la manga.
5.20.5. Amarilla no agitada:	Peligro en la pista, manejar con precaución, no rebasar.
5.20.6. Amarilla agitada:	Peligro muy cerca, disminuir velocidad, prohibido rebasar.
5.20.7. Negra estática:	Descalificación, entrar al parque cerrado de inmediato.
5.20.8. Negra con blanco:	Advertencia a sanción por actitud antideportiva, estamos observando
5.20.9. Blanca:	Última vuelta.
5.20.10. Cuadros:	Fin de la manga o sesión.
5.20.11. Roja:	Manga detenida, detener el <i>kart</i> inmediatamente.
5.20.12. Negra con círculo naranja:	Desperfecto mecánico o piloto rebasado 2 veces, debe entrar al parque cerrado.
5.20.13. Amarilla con líneas rojas:	Superficie resbalosa.

6. CAMPEONATO ANUAL

6.1. CATEGORÍAS

- 6.1.1. El Campeonato Nacional de *Karting* permite la participación de las siguientes categorías:
- a. Baby Kart
 - b. Mini *Kart*
 - c. Fórmula Mundial A
 - d. Fórmula Mundial B
 - e. TAG 125 cc Junior
 - f. TAG 125 cc Senior
 - g. ICC 125 cc (*Shifter*)

6.2. PUNTAJE

- 6.2.1. Al final de cada evento, cada piloto que haya completado la cantidad de vueltas correspondientes a una manga de su categoría, recibirá puntos acumulables para el campeonato anual de su categoría.
- 6.2.2. Los puntos otorgados se distribuirán de la siguiente manera:
- a. Posición 1: 15 puntos
 - b. Posición 2: 13 puntos
 - c. Posición 3: 11 puntos
 - d. Posición 4: 10 puntos
 - e. Posición 5: 9 puntos
 - f. Posición 6: 8 puntos
 - g. Posición 7: 7 puntos
 - h. Posición 8: 6 puntos
 - i. Posición 9: 5 puntos
 - j. Posición 10: 4 puntos
 - k. Posición 11: 3 puntos
 - l. Posición 12: 2 puntos
 - m. Posición 13: 1 punto
- 6.2.3. Los puntos correspondientes a las posiciones ocupadas por pilotos invitados no serán asignados ni al piloto invitado ni a ningún otro piloto.
- 6.2.4. En caso que una o varias categorías no logren cumplir con el 60% de las vueltas totales de las 3 mangas debido a causas climáticas, ausencia de ambulancia o fuerza mayor, ningún piloto de esas categorías recibirá puntos y el evento no se repetirá ni reprogramará.
- 6.2.5. Las posiciones del campeonato de cada categoría se asignarán de acuerdo a la suma de puntos acumulados en cada evento.
- 6.2.6. El piloto que acumule la mayor cantidad de puntos, será declarado Campeón Nacional de *Karting* de su respectiva categoría.
- 6.2.7. En caso de empate, la posición se decidirá de acuerdo a la cantidad de veces que un piloto le ganó al otro en todos los eventos del campeonato.
- 6.2.8. Los eventos en los que sólo asista uno de los dos pilotos empatados, se considerará que el que asistió le ganó al que no asistió.
- 6.2.9. Si el empate persiste, la posición se decidirá de acuerdo a quien tuvo la mejor posición en el último evento donde por lo menos uno de los dos pilotos participó.

6.3. ASIGNACIÓN DE NÚMEROS

- 6.3.1. Los números de los *karts* serán otorgados de acuerdo a la categoría, de la siguiente manera:
- a. Categoría Baby Kart del 101 al 199

- b. Categoría Mini Kart del 01 al 99
- c. Categoría TAG 125 cc Senior del 01 al 99
- d. Categoría ICC 125 cc (*Shifter*) del 101 al 199
- e. Categoría Fórmula Mundial A del 201 al 299
- f. Categoría Fórmula Mundial B del 301 al 399
- g. Categoría TAG 125 cc Junior del 401 al 499

- 6.3.2. Los números asignados serán reservados durante toda la temporada siguiente a la última en que el piloto haya participado por lo menos en un evento. Los pilotos invitados podrán utilizar cualquier número que se encuentre disponible pero no serán reservados.
- 6.3.3. Los 2 primeros números de cada categoría serán reservados para el campeón y subcampeón de dichas categorías, para ser usados por ellos en el campeonato siguiente, si así lo desean.
- 6.3.4. Todo *kart* tendrá que tener su número en los dos plásticos laterales, en el plástico frontal y en la defensa trasera.
- 6.3.5. Todos los números serán con tipografía Arial o similar de color negro sobre un recuadro amarillo, excepto la categoría Fórmula Mundial B que usará un recuadro blanco-
- 6.3.6. Todos los números deberán medir de 4 a 5 pulgadas de alto.
- 6.3.7. El recuadro amarillo deberá medir entre 5 y 6 pulgadas de alto y entre 5 y 6 pulgadas de ancho.

CÓDIGO DEPORTIVO

1. ESCALA DE SANCIONES APLICABLES

Las siguientes sanciones podrán ser aplicadas por el Director de Carrera, la Comisión Técnica o la Junta Directiva, de acuerdo a la falta realizada:

Sanción	Descripción de la sanción
A	Amonestación escrita.
B	Multa de B/. 20.00.
C	C1: Penalización de posiciones menos en la parrilla de la primera manga del evento actual o futuro. C2: Penalización de posiciones de llegada menos de una manga. El piloto recibirá los puntos de la posición que se le otorgue según la sanción.
D	Suspensión o exclusión de clasificación o una manga.
E	Suspensión o exclusión de la fecha o evento.
F	Suspensión o exclusión del campeonato.
G	Suspensión o exclusión deportiva del CKP (tiempo a discreción de la Junta Directiva).

2. RÉGIMEN DE SANCIONES DISCIPLINARIAS

Las faltas que se cometan por parte de los pilotos o sus acompañantes serán sancionadas de acuerdo al siguiente régimen de sanciones disciplinarias del CKP:

No.	Falta cometida	Sanciones aplicables
1	Irrespetar el Código Deportivo, el Reglamento Oficial del CKP, el Reglamento Deportivo, Técnico, Disciplinario y/o Particular.	A - D - E - F - G
2	Efectuar alteraciones en los karts no permitidas por los reglamentos.	D - E - F
3	Faltas cometidas en la pre-parrilla y/o parque cerrado.	C - D - E
4	Irrespetar las indicaciones de la organización del evento.	C - D - E - F
5	Agredir verbalmente a la organización deportiva u otros competidores.	D - E - F
6	Agredir físicamente a la organización deportiva u otros competidores.	D - E - F - G

7	Agredir verbal o físicamente al público asistente.	D - E - F - G
8	Protestar en público alguna decisión de la Organización Deportiva.	C - D - E
9	Difundir públicamente información falsa o difamatoria contra el deporte de los motores y/o sus directivos u organización.	E - F - G
10	Faltas cometidas por ayudantes, mecánicos, familia o invitados.	C - D - E - F
11	Inscripción o pago de inscripción tardía.	B
12	Presentar documentos alterados o con información falsa.	E - F - G
13	Competir bajo los efectos de alcohol, drogas y/o sustancias ilícitas.	E - F - G
14	Fumar o libar bebidas alcohólicas en lugar o momento prohibido.	D - E - F - G
15	Consumir drogas, estimulantes o sustancias ilícitas.	D - E - F - G
16	Beneficiar o perjudicar deliberadamente a otro competidor, individualmente o en conjunto con otros competidores.	D - E - F - G
17	Conducción de kart por piloto no inscrito.	E - F - G
18	Conducción de kart no registrado o inscrito bajo otro piloto.	E - F - G
19	No cumplir con los requisitos del kart.	D - E - F
20	No asistir o llegar tarde a la verificación de asistencia en la reunión de pilotos.	C
21	No portar publicidad de los patrocinadores del evento.	D
22	No portar credenciales durante el evento.	C - D
23	Portar pases o credenciales expiradas o falsas.	D - E - F - G
24	No portar números o portar números no legibles.	D - E
25	No portar el uniforme completo.	D - E
26	Acudir al pódium a recibir premio sin uniforme o no acudir a la premiación	B - C1
27	Conducir sin las medidas obligatorias de seguridad.	D - E

28	Ingreso a la pista de personal de apoyo sin autorización del director.	D - E
29	Invadir o transitar por la pista de competencias sin autorización durante el evento.	D - E
30	Manejo mal intencionado, brusco o imprudente.	C - D - E
31	Choque intencional o accidental que incida en posición de otro piloto.	C - D - E
32	Obstaculizar intencionalmente (movimiento en zigzag).	C - D - E
33	No respetar señales de bandera.	C - D - E
34	Conducir en sentido contrario de la pista o del parque cerrado.	D - E
35	Ingresar a la pista o retirarse de la misma sin precaución.	C - D - E
36	No conservar puesto de salida antes de la señal de partida.	C - D - E
37	No respetar puesto de salida.	C - D - E
38	Tratar de recuperar o recuperar posición de salida en vueltas de formación, excepto por robo de posición o la acción de otro piloto.	C - D - E
39	Separarse más de lo permitido del kart de adelante al momento de la partida	C - D - E
40	Cambiarse de carril en la partida antes de la línea de meta <u>bandera verde que anuncia la partida.</u>	C - D - E
41	Recibir asistencia en la parrilla de salida o en la pista sin autorización.	C - D - E
42	Partida en falso y/o robo de partida.	C
43	Utilizar y/o transitar por atajo.	C - D - E
44	Abandonar el kart en pista y/o en sitio peligroso.	D - E
45	Soltar intencional o accidentalmente una pieza de metal o que contenga metal.	D
46	Irrespetar la detención de carrera.	D - E
47	No cumplir con peso de la categoría o no registrar peso.	D
48	Ingerir líquido o alimento antes del pesaje	D

49	Retirar o agregar peso al kart antes del pesaje	D
50	Presencia o acercamiento de mecánicos o ayudantes antes de pesaje	D
51	Rehusarse a la revisión técnica y/o pesaje.	E
52	No asistir a la revisión técnica post evento.	E - F
53	Usar neumáticos no marcados o alterados de cualquier forma	E – F
54	No contar con línea de retorno o reservorio para combustible	C
55	Usar el kart en vías públicas o participar en actividades ajenas al CKP sin la debida autorización.	F – G
56	Ceder el uso del kart a personas que no cuenten con las medidas mínimas de seguridad.	E – F – G

REGLAMENTO TÉCNICO
(Regulaciones técnicas por categoría)

BABY KART

- EDAD:** De ~~6~~5 a 8 años de edad
(de acuerdo a la edad que tenga el piloto el día 30 de junio del año del campeonato).
- PESO:** 210 libras
- CHASIS:** Chasis Baby Kart o Mini Kart homologado CSAI o FIK 900 mm a 950 mm
- MOTOR:** 60 cc de un solo cilindro, con la admisión de tipo “*Piston Port*”, refrigerado sólo por aire libre, con encendido a bordo (Touch and Go), de conformidad con el presente reglamento y la ficha de homologación aprobada por CSAI con validez de 01/01/2010 a 31/12/2014.

Los motores con aprobación expiradas el 31/12/2009 también son permitidos pero deben estar equipados con las siguientes actualizaciones:

- Encendido con el limitador de revoluciones (unidad azul / 11 mil revoluciones).
- Embrague de diseño único.
- Silenciador de diseño único con los restrictores correspondientes.

La identificación del motor homologado y sus componentes será posible gracias a las descripciones técnicas (fotos, dibujos, dimensiones, etc.) contenidas en el certificado.

Las piezas del motor siempre deben mantener sus aprobaciones de la construcción de origen y de cumplir y ser identificados a través de fotografías, dibujos y dimensiones descritas en el certificado.

Los motores también deben cumplir con las siguientes características:

- Para medir los ángulos de escape y admisión, se debe usar un calibrador de lámina de 0.20 mm y 10 mm de ancho.
- Bujía de marca libre del tipo tradicional con un solo electrodo. Medidas: longitud de 18,5 mm - paso M14x1.25. El borde final de la bujía montada en la cabeza no deben entrar en la cámara del electrodo. No se permiten de iridio ni de platino. No se permite eliminar la arandela original que trae la bujía de fábrica al menos que sea reemplazada por el anillo del sensor de temperatura del cabezote.
- Volumen de la cámara de combustión: 6.8 cc mínimo.
- Están prohibidos todos los artificios para modificar, directa o indirectamente el volumen de la cámara de combustión, así como los ángulos de entrada y salida.

- Forma de la cámara de combustión: esférica, verificable con la plantilla del fabricante.
- Enfriamiento: aire libre.
- Carburador: Dellorto PHBN 14 MS, aguja A 11. Recipiente del carburador, el diámetro-Diámetro del tubo de Venturi 14.00 mm, homologado, no electrónico, sistema con el máximo ajuste mecánico de la mezcla por medio de la aguja, el sistema mínimo con el tornillo y la mezcla de reacción o de aire al carburador mantener siempre su construcción original y debe permanecer para cumplir con su certificado. No se permite ningún tipo de modificación interna o externa al carburador. Cada tipo de tratamiento, mezcla, además de pulir, o extracción de los materiales está prohibida, y la distancia mínima de la superficie de apoyo del carburador desde el eje del cilindro se muestra en la aprobación del motor. Sólo se permite la utilización de jets No. 54, 56, 58, 60 y 62.
- Arranque eléctrico a bordo (Touch and Go), con batería dedicada exclusivamente a la ignición.
- La corona del encendido debe ser montado en el embrague y también debe estar disponible - en materiales no magnéticos (prohibidos los materiales exóticos o nobles). El motor debe estar equipado con un interruptor de parada, efectiva y segura. No debe haber ningún artificio (condensadores y otras) diferentes de los cables que se conecta la batería con el botón de arranque.
- El sistema de la primera unidad (conexión) se establece en el embrague al régimen máximo de 3500 rpm. El control se puede hacer en pre-parrilla o al final después del pesaje, con kart encendido y el piloto a bordo, mediante control de los progresos del kart en las 3500 rpm.
- Encendido: Aprobado por el CSAI 01/01/2010 - 31/12/2014, con un limitador de revoluciones 11,000 rpm máxima, unidad de color azul.
- Silenciador Baby Kart 60cc: diseño único ~~con sus respectivos restrictores.~~ Es obligatorio el uso de safety wire para sujetar el silenciador.
- Relación del engranaje: delantero (Z11) ~~/trasero (máximo 85).~~

NOTA: Queda totalmente prohibido efectuar cualquier tipo de modificación al motor, al carburador, al escape o al sistema eléctrico. Las medidas del motor deberán siempre estar acorde con la ficha de homologación del mismo.

FILTRO: De acuerdo a la ficha de homologación.

COMBUSTIBLE: De expendio común (Prohibido el uso de aditivos o combustibles especiales). La mezcla a utilizar será de 5 onzas de aceite por cada galón de combustible como mínimo.

NEUMÁTICOS: MG CADETE y MG WZ

EJE TRASERO Diámetro máximo de 30 mm.
Apertura máxima (medido desde la parte externa de los neumáticos) de 110 cm.
Sólo se permite de material magnético de una sola pieza.

MINI KART

- EDAD:** De 9 a 11 años de edad
(de acuerdo a la edad que tenga el piloto el día 30 de junio del año del campeonato).
- PESO:** 250 libras
- CHASIS:** Chasis Mini Kart homologado CSAI o FIK 900 mm a 950 mm
- MOTOR:** De un solo cilindro, con la admisión de tipo “*Piston Port*”, refrigerado sólo por aire libre, con encendido a bordo (Touch and Go), de conformidad con el presente reglamento y la ficha de homologación aprobada por CSAI con validez de 01/01/2010 a 31/12/2014.

Los motores con aprobación expiradas el 31/12/2009 también son permitidos pero deben estar equipado con las siguientes actualizaciones:

- Encendido con el limitador de revoluciones (unidad verde).
- Embrague de diseño único.
- Silenciador de diseño único.

La identificación del motor homologado y sus componentes será posible gracias a las descripciones técnicas (fotos, dibujos, dimensiones, etc.) contenidas en el certificado.

Las piezas del motor siempre deben mantener sus aprobaciones de la construcción de origen y de cumplir y ser identificados a través de fotografías, dibujos y dimensiones descritas en el certificado.

Los motores también deben cumplir con las siguientes características:

- Para medir los ángulos de escape y admisión, se debe usar un calibrador de lámina de 0.20 mm y 10 mm de ancho. Bujía de marca libre del tipo tradicional con un solo electrodo. Medidas: longitud de 18,5 mm - paso M14x1.25. El borde final de la bujía montada en la cabeza no deben entrar en la cámara del electrodo. No se permiten de iridio ni de platino.
No se permite eliminar la arandela original que trae la bujía de fábrica al menos que sea remplazada por el anillo del sensor de temperatura del cabezote.
- Volumen de la cámara de combustión: 6.8 cc mínimo.
- Están prohibidos todos los artificios para modificar, directa o indirectamente el volumen de la cámara de combustión, así como los ángulos de entrada y salida.

- Forma de la cámara de combustión: esférica, verificable con la plantilla del fabricante.
- Enfriamiento: aire libre.
- Recipiente del carburador, el diámetro del tubo de Venturi 18.00 mm, homologado, no electrónico, sistema con el máximo ajuste mecánico de la mezcla por medio de la aguja, el sistema mínimo con el tornillo y la mezcla de reacción o de aire al carburador mantener siempre su construcción original y debe permanecer para cumplir con su certificado. No se permite ningún tipo de modificación interna o externa al carburador. Cada tipo de tratamiento, mezcla, además de pulir, o extracción de los materiales está prohibida, y la distancia mínima de la superficie de apoyo del carburador desde el eje del cilindro se muestra en la aprobación del motor.
- Arranque eléctrico a bordo (Touch and Go), con batería dedicada exclusivamente a la ignición.
- La corona del encendido debe ser montado en el embrague y también debe estar disponible - en materiales no magnéticos (prohibidos los materiales exóticos o nobles). El motor debe estar equipado con un interruptor de parada, efectiva y segura. No debe haber ningún artificio (condensadores y otras) diferentes de los cables que se conecta la batería con el botón de arranque.
- El sistema de la primera unidad (conexión) se establece en el embrague al régimen máximo de 3500 rpm. El control se puede hacer en pre-parrilla o al final después del pesaje, con kart encendido y el piloto a bordo, mediante control de los progresos del kart en las 3500 rpm.
- Encendido: Aprobado por el CSAI 01/01/2010 - 31/12/2014, con un limitador de revoluciones 14,000 rpm máxima, unidad de color verde.
- Silenciador Minikart 60cc: diseño único. Es obligatorio el uso de safety wire para sujetar el silenciador.
- Relación del engranaje: delantero (Z10 o Z11) / trasero (libre).

NOTA: Queda totalmente prohibido efectuar cualquier tipo de modificación al motor, al escape o al sistema eléctrico. Las medidas del motor deberán siempre estar acorde con la ficha de homologación del mismo.

FILTRO: De acuerdo a la ficha de homologación.

COMBUSTIBLE: De expendio común (Prohibido el uso de aditivos o combustibles especiales). La mezcla a utilizar será de 5 onzas de aceite por cada galón de combustible como mínimo.

NEUMÁTICOS: MG CADETE y MG WZ

EJE TRASERO Diámetro máximo de 30 mm.

Apertura máxima (medido desde la parte externa de los neumáticos) de 110 cm.

Sólo se permite de material magnético de una sola pieza.

FÓRMULA MUNDIAL A Y B

- EDAD:** De 12 años en adelante
(de acuerdo a la edad que tenga el piloto el día 30 de junio del año del campeonato).
- PESO:** 360 libras (Fórmula Mundial A)
390 libras (Fórmula Mundial B)
- MOTOR:** Briggs & Stratton Fórmula Mundial CIK/FMK.
Todas las partes deben ser de producción original Briggs & Stratton (B&S) a no ser que se indique lo contrario. No se permitirá ningún tipo de alteración ni modificación a no ser que se especifique en este reglamento. Todas las partes estarán sujetas a revisión en cualquier momento del evento y podrán ser comparadas con otras similares de producción original.
Todos los motores deben cumplir con la Ficha Técnica Briggs & Stratton de CIK-FIA. En los casos de contradicción entre el presente reglamento y la Ficha Técnica, el presente reglamento tendrá prioridad.
- CHASIS:** CIK/FMK Según la ficha de homologación
- SUSPENSIÓN:** Prohibida
- EJE TRASERO** Diámetro máximo de 50 mm.
Apertura máxima (medido desde la parte externa de los neumáticos) de 140 cm.
Sólo se permite de material magnético de una sola pieza.
- RINES:** Ancho máximo 5''
- NEUMÁTICOS:** MG ~~FZ~~-HZ y MG WZ
- ASIENTO:** Debe estar bien fijado y colocado.
- CUBRE CADENA:**
Obligatorio, debe cubrir eficientemente la corona y piñón.
- PEDALES:** No deben sobresalir de la defensa delantera ni de los lados
- ACELERADOR:** Debe estar bien fijado con un mecanismo seguro de retorno adecuado para prevenir desbocamientos.
- FRENOS:** Sólo es permitido el uso de frenos traseros.
- TAPAS Y CUBIERTAS METÁLICAS:**
El motor debe poseer todas sus tapas y cubiertas originales.
La cubierta del cilindro puede ser doblada levemente o perforada alrededor de la bujía

de forma tal que permita la instalación de un medidor de temperatura.
El plato y la cubierta superior no son sujetos a revisión técnica.

SISTEMA DE ESCAPE:

Sólo se permite el uso del header de fábrica que viene junto con el motor.
Es permitido el uso de cualquier empaque o la no utilización de junta entre el cabezote y el header.
Se permite el uso de sellador en el header.
Las tuercas del header NO requieren de alambre de seguridad. El soporte inferior del header debe ser fijado por tornillos al motor.
Sensor de temperatura para los gases de escape es opcional.
Se requiere el uso de silenciador RLV #5447SK-8
Adicional a los resortes que sujetan el silenciador al header, el silenciador se debe sujetar con alambre de seguridad (safety wire).
Se permite forrar el header con asbesto para evitar quemaduras. No se permite forrar el silenciador RLV.

SISTEMA DE ARRANQUE:

El arranque manual por yo-yo es obligatorio.
El arranque eléctrico es opcional.
Podrá ser removido el motor de arranque, su base, la batería y la volante (B&S 557128).
La abertura de acceso a la volante deberá ser cubierta con una lámina metálica (B&S 555702) o similar.

FILTRO DE AIRE:

Marca GREEN Modelo 40 x 75
Se permite el uso de cobertor original o no para proteger el filtro de aire en caso de lluvia.

BUJÍA:

Se permite el uso de cualquier bujía comercial de un solo electrodo.
No se permite eliminar la arandela original que trae la bujía de fábrica al menos que sea remplazada por el anillo del sensor de temperatura del cabezote.
No se permiten bujías de iridio ni de platino.

BOMBA DE GASOLINA:

Debe ser B&S # 808656.
Debe ser movida por los pulsos generados en el múltiple de admisión solamente.

EMBRAGUE: Sólo será permitido el uso del embrague que trae el motor de fábrica "Premier Clutch" Part # 697545.

Sólo se permitirá el uso resortes de color naranja los cuales vienen de fábrica.

ENGRANAJE: Es permitido el uso de engranajes de 16 y 17 dientes en el embrague
Engranaje trasero es abierto

Todas las cadenas deber ser # 219
Se permite la utilización de *sprocket guards*.

LIMITADOR DE REVOLUCIONES:

El límite de revoluciones es de 7100 rpm +/- 50 rpm.
El limitador deberá ser verificado con un tacómetro con memoria y conectado al cable de la bujía del motor. El motor se acelera hasta que se active la función de limitación. Todos los limitadores deberán funcionar dentro de un rango de 100 rpm y deben ser verificados con el mismo instrumento de medida.
El competidor tiene el derecho de utilizar el tacómetro oficial de medida para verificar su limitador antes del inicio del evento.

COMBUSTIBLE: Sólo se permite el uso de gasolina de expendio regular.

No se permite el uso de aditivos o mejoradores de ningún tipo.

LUBRICANTE: Libre. Se permite la utilización de aditivos para el aceite..

MANGUERA DE COMBUSTIBLE:

La(s) manguera(s) de combustible deberán estar alejadas del sistema de escape por lo menos tres (3) pulgadas o cubiertas por un material aislante.

CARBURADOR: Carburador original Walbro PZ.

Se requiere que el carburador esté montado sobre la base de metal/caucho Briggs #557130.

El pistón debe permanecer inalterado y la aguja debe ser la original del carburador.

El conjunto del *choke* puede removerse, los agujeros del eje serán tapados con silicona.

Si se mantiene el *choke*, la palanca que lo acciona deberá ser asegurada por medio de un resorte, banda elástica o un suncho plástico (tie wrap) para que lo mantenga abierto en todo momento.

Se permite el uso de los siguientes jets: Pilot: 36, 38, 40; Main: 90, 93, 96, 98, 100, 102.

No será permitido el uso de jets rellenos y taladrados.

Medidas del Venturi: Vertical .9902" máx.; Horizontal .7382" máx.

ÁRBOL DE LEVAS:

Las medidas se deben realizar sobre los retenedores de los resortes de las válvulas.

Eliminando la holgura de las válvulas, el movimiento de los retenedores de los resortes de válvulas no debe exceder 0.3085".

El árbol de levas deberá estar provisto de un liberador de compresión.

TIEMPO DE ENCENDIDO:

Utilizando la magneto del lado derecho, alinear la pata derecha de la bobina (Fig.1).

Si utiliza el sistema de ignición PVL, vea la Fig.2.

La rueda de grados debe indicar entre 23 y 29 grados APMS para ambas igniciones.

No se permite el uso de ningún tipo de ajuste que adelante o retrase el tiempo de ignición.

BLOQUE DEL MOTOR:

El bloque debe ser el original y no debe ser alterado.

Se permite la alteración por reparación de bloques debido a daños por biela quebrada.

La reparación no debe modificar el desempeño funcional del bloque original.

No se permiten soldadura de las paletas de enfriamiento hacia arriba.

Se permite el maquinado de la superficie superior del bloque (deck).

El pistón no deberá sobresalir de la superficie del bloque más de 0.025" medidos en el centro del pistón.

El carbón debe ser removido antes de tomar las medidas.

La superficie del pistón puede ser limada para eliminar las protuberancias e imperfecciones dejadas al momento del estampado de los números en la cabeza del pistón.

El diámetro máximo del pistón es de 2.725".

Se permite el uso de pistones sobre medida originales del fabricante del motor.

La carrera máxima del pistón es de 2.204"

Empuje el pistón hacia abajo para eliminar el juego de la biela.

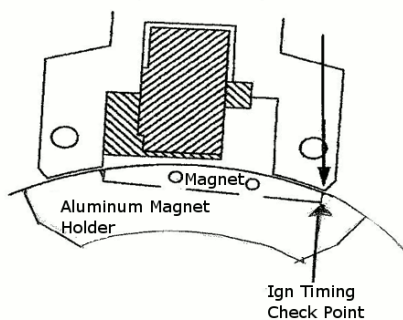


Figura 1



Figura 2

EMPAQUE DE CABEZOTE:

Sólo se permite el uso de empaques originales B&S.

El espesor mínimo del empaque debe ser 0.041" entre los agujeros para los tornillos que ajustan el cabezote.

Empaques de producción con anillos de fuego P/N 555690 son legales.

CABEZOTE:

El cabezote no debe ser alterado de ninguna forma que se vean alteradas las especificaciones de fábrica.

Se permite el uso del Heat sink P/N 555690.

Varillas de empuje, balancines y pivote de balancines deben ser los originales del motor.

El largo de los balancines debe oscilar entre 2.761" mínimo a 2.291" máximo.

La superficie de contacto con el empaque puede ser maquinada.

La profundidad desde la superficie del cabezote hasta la superficie entre las válvulas

debe tener un mínimo de 0.319" (utilizando un micrómetro de profundidad).
Puerto de entrada: Medida máx. diagonal 1.101"; medida máx. vertical 1.044".
Puerto de salida o escape: Más I.D. del borde inferior del puerto .854".
Los asientos de válvulas deben tener un ángulo de 45° solamente.
Las válvulas deben ser las originales del motor y no deben ser alteradas de ninguna manera.
No se permite adelgazar los ejes, pulirlos o confeccionarle múltiples ángulos.
Las guías de las válvulas deben ser originales B&S part # 555645.

IGNICIÓN: Sólo se permite el coil B&S #557040 con limitador externo o #557125 con limitador interno de rpm.
Los tornillos de retención o los agujeros donde se fija la bobina no pueden ser alterados.
Los conectores de las bujías deben ser partes originales B&S.
La holgura entre la volante y la bobina es libre.

VOLANTE DE INERCIA:

Sólo será permitido volantes de hierro colado y aluminio colado Briggs #557126.
El aro dentado para el motor de arranque y las paletas de enfriamiento deben estar fijadas en su lugar.
No se permitirá ningún tipo de maquinado, sandblasting, pintura o acabado diferente al original de fábrica.
Los defectos de fundición en las paletas son legales.
No se permite el uso de paletas de enfriamiento quebradas o rajadas.
Es obligatorio el uso de la cuña de volante y la misma debe poseer el logo B&S.

BIELAS: Sólo serán permitidas bielas originales B&S part #557005 o 557117.
La biela no puede ser alterada o modificada.
La biela debe tener las tolerancias y acabado de fábrica, no es permitido *dimpling* o *blasting*.
Los extremos de la biela deben ser concéntricos y no deben tener los bordes suavizados o quebrados.
El agujero de lubricación debe tener los bordes suaves.

PISTÓN: Se permite el uso de pistones sobre medida originales B&S para cámara de combustión con forma de "kidney bean".

ANILLOS DE PISTÓN:

Es obligatorio el uso de los 3 anillos.
No se permite la alteración de los anillos, excepto para el ajuste de la holgura.

PISTÓN PIN: Sólo se permite el uso de pistón pines genuinos B&S.
No se permite alterar de ninguna forma el pistón pin.

CIGÜEÑAL: Sólo se permite cigüeñal original B&S con el engranaje de tiempo en la posición original.
Sólo se permite el uso de rodamientos originales B&S.

BASE DE MOTOR:

Se permite hasta 15 grados de inclinación.

ICC 125 CC (SHIFTER)

- Peso:** 395 libras.
- Edad:**
- Cualquier piloto mayor de 18 años que tenga dos años completos mínimos participando en el campeonato nacional de *karting*.
 - Cualquier piloto mayor de 16 años, con dos años completos como mínimo de participación en la categoría TAG 125cc.
 - Cualquier piloto que haya participado en el campeonato nacional modificado de automovilismo.
 - Pilotos mayores de 18 años que vengan de competencias de motocross/ moto GP a nivel de expertos serán sometidos a pasar un examen técnico de los comisarios técnicos del CKP.
 - Cualquier persona mayor de 21 años que pase el examen técnico de los comisarios técnicos del CKP. Este examen debe regir como mínimo 3 practicas completas en la Pista de Coronado.
- Motor:** Permitidos motores ICC Stock que cumpla con su ficha técnica de homologación.
- Carburador:** Para ICC Dellorto VSH 30 CS únicamente. Las únicas modificaciones permitidas en el carburador son el cambio de jets, agujas, slide y atomizador, pero deben ser originales Dellorto.
- Filtro de aire:** Para ICC solo se permite el carburador freeline rojo CIK de 30mm max.
- Transmisión:** Sólo se permite la homologada por el fabricante. No se permiten modificaciones.
- Reed Cage:** Los reed valves deben ser los homologados por el fabricante del motor. Se permite el uso de reed petals de fibra de carbón.
- Radiador:** Se permite cualquiera radiador homologado para *karting*, con una máxima altura desde el suelo a la tapa del radiador de 50cm.
- Sistema de escape:** Para ICC solo se permite silenciador y escape homologado por el fabricante para el motor que se esté utilizando.
- Ignición:** No se puede modificar. No se permiten igniciones variables.
- Construcción del chasis:** Sólo se permiten chasis homologado por CIK y FIA.
- Frenos:** Obligatorio usar frenos delanteros.
- Eje Trasero** Diámetro máximo de 50 mm.
Apertura máxima (medido desde la parte externa de los neumáticos) de 140 cm.
- Neumáticos:** MG FZ y MG WZ
- Chasis:** Sólo se permite homologación CIK.

Gasolina: De expendio común. No se permitirá el uso de ningún tipo de combustible especial ni de competencias.

Silenciador: Es obligatorio el uso de safety wire para sujetar el silenciador.

TAG 125 CC JUNIOR Y SENIOR

Edad: De 12 a 15 años (TAG Jr.)
De 16 años en adelante (TAG Sr.)
(de acuerdo a la edad que tenga el piloto el día 30 de junio del año del campeonato).

Motores y pesos:

Marca y Modelo	TAG Jr.	TAG Sr.
Parilla Leopard	320 libras	360 libras
Parilla Leopard My09	320 libras	360 libras
Parilla Leopard X30	320 <u>330</u> libras	360 <u>370</u> libras
PRD Fireball	320 libras	350 libras
Vortex TT	320 libras	370 libras

Neumáticos: MG FZ y MG WZ

Combustible: De expendio común. No se permitirá el uso de ningún tipo de combustible especial ni de competencias. La mezcla a utilizar será de 7 onzas de aceite por cada galón de combustible como mínimo.

ARRANQUE: Debe tener los componentes del sistema de arranque intactos y en buen funcionamiento. El arranque Eclipse de otros fabricantes esta aprobado y podrá ser utilizado para lo que fue hecho sin modificaciones, no está permitido dentro de las series RMAX. La penalización por utilizar arranque auxiliar en la parrilla de salida es de tomar la última posición.
La utilización de tornillo de arranque de otros fabricantes está permitido, nuevamente si se utiliza arranque auxiliar el inscrito tomara la última posición en la parrilla de salida. Está permitido utilizar batería auxiliar para propósitos de arranque en la parrilla de salida, conectada esta a la batería principal.

BATERIA: Sin especificaciones técnicas, pero debe ser del mismo tamaño y forma y debe tener el mismo amperaje y voltaje como el OEM. 12 Voltios / 6.5 – 9.5 Amperios Hora. El Kart solo podrá tener instalado una sola batería y estar conectada al motor. Cualquier batería que se encuentre cuarteada o rota y con fugas será removida (retirada) del Evento.

AIR BOX: Es libre, pero debe ser aprobada CIK/FIA o, caja de aire RLV de dos tubos de ingreso que no exceda 22.0 mm (+/- 1.0 mm) de diámetro interno y de una longitud mínima de 95.0 mm. Todas las cajas de aire KG y Freeline homologados CIK, con filtros internos están permitidos (legal) y deben conservarse como vienen de fabrica. Todas las cajas de aire no podrán ser modificadas, el flange de goma puede ser rebajado en la parte interna de la caja de aire hasta el borde o labio del flange. Filtros de aire internos de goma de otros

fabricantes están permitidos, siempre y cuando no se realice ningún tipo de modificación a la caja de aire. La posición de la caja de aire es sin especificaciones técnicas. Esta permitido la caja de aire KG con filtros internos – Homologación CIK es la 37-38/SA/15 y debe permanecer como viene de fabrica. Esta permitido el K&N RK1000. El adaptador copa caja de aire/limpiador (filtro) debe ser OEM como viene de fabrica, debido a la producción anticipada de algunos fabricantes, existen gran variedad de adaptadores. No están permitidos adaptadores de otras marcas. No están permitidas modificaciones en el adaptador.

CARBURADORES:

OEM como lo suministra el fabricante de motores, el jeteo (jetting) es libre. Una arandela (washer) puede ser añadida a las aguas stock para propósitos de carburación (entonación), las agujas deben ser OEM. La forma en que el cable del acelerador se conecta al brazo y a la montura que sostiene al cable es sin especificaciones técnicas, no se puede modificar el colector de admisión (manifold) o el carburador. El brazo, el eje del acelerador y la mariposa son OEM sin modificación. El montaje lateral se incluye en el jeteo pero debe de conservar el número de piezas de reemplazo OEM. No se permiten tornillos cabeza de botón o de mariposa. El acabado de la superficie del venturi y el diámetro interno (bore) debe permanecer como viene de fábrica. Tipo Mariposa: debe ser original de fábrica y stock. Los tapones (welch plug) son sin especificaciones técnicas y debe ser del mismo tamaño y forma como viene en los kit de reemplazo, el combustible solo puede fluir a través de los orificios calibrados stock. Cualquiera otra forma de desviar el fluido de combustible al motor, que no sea la permitida, está prohibido. Cualquier componente no especificado aquí debe ser de apariencia stock (stock appearing). Los resortes de entrada son artículos de sin especificaciones técnicas. No se permite ningún tipo de mecanización al eje del acelerador. El acabado de la superficie del venturi y el diámetro interno (bore) debe permanecer como viene de fábrica. Los carburadores deben corresponder al motor como está tipificado en la ficha de homologación. Todos los carburadores de bombeo, son carburadores bombeo sencillo con tapa de combustible plástica. Todos los motores IAME tienen que utilizar tapa azul. Las agujas para ajustar el combustible deben ser stock desde la punta de la aguja hasta el punto donde está el "O" ring. La aguja puede ser modificada más allá del punto del "O" ring para ajustar una extensión a la aguja. No está permitido disparador o ajustador de carburador remoto. El carburador puede ser instalado de manera invertida para propósitos de carburación (entonación) en la pista, siempre y cuando, no se realicen modificaciones al carburador, y al colector de admisión (manifold) o cualquier otro componente relacionado para completar la modificación.

BOMBA DE COMBUSTIBLE

Debe ser de diafragma tipo pulso, el fabricante y su ubicación es libre. No se permiten bombas de combustible eléctricas y bombas secundarias.

IGNICION Y SISTEMA ELECTRICO

OEM, como lo suministra el fabricante y con especificaciones de fabrica (la batería es sin especificaciones técnicas). Los soportes eléctricos y controles de encendido deben ser como vienen de fábrica. La puesta a tiempo estática tiene que ser como viene de fábrica, la llave (clave / guía) debe estar en su lugar, no se permiten modificaciones.

BUJÍA:

Se permite el uso de cualquier bujía comercial de un solo electrodo.

No se permite eliminar la arandela original que trae la bujía de fábrica, al menos que sea reemplazada por el anillo del sensor de temperatura del cabezote.

No se permiten bujías de iridio ni de platino.

PISTONES / ANILLOS / CAMARA

OEM como lo suministra el fabricante únicamente, no se permiten intercambios. El reten (wrist pin) debe ser de material ferroso. La utilización de pintura, recubrimiento metálico o de cerámica no es permitido.

SISTEMA DE ESCAPE

Silenciador y escape OEM como lo suministra el fabricante. No está permitido el recubrimiento metálico o de cerámica. El Sistema de Escape (Header and Pipe): no está permitido el intercambio. El Sistema de Escape (Header and Pipe) deben ser original de fábrica sin modificaciones. El sistema de escape debe de iniciar y culminar la carrera, intacto, tal cual como fue diseñado y utilización por el fabricante. El conector del tubo, cuando sea aplicable, tiene que ser redondo y del apropiado D.O., de manera de conectar el tubo al header, tal como lo suministra el fabricante. El largo del conector del tubo es sin especificaciones técnicas, a menos que se especifique. La adición de sensores de temperatura de gas de escape y/o sensores O-2 están permitidos (legales), los orificios deben ser tapados si los sensores no se va a utilizar. No se permite la soldadura para efectos de reparación. [Es obligatorio el uso de safety wire para sujetar el silenciador.](#)

EMBRAGUE

OEM, como lo suministra el fabricante del motor y con especificaciones de fábrica. Únicamente, de un solo disco o embrague de zapatillas, no ajustables. El embrague no debe exceder las 6000 rpm. Para ser probado en la pre-parrilla utilizando un medidor de RPM remoto conectado al conector de la bujía. Procedimiento para la prueba: desde punto muerto el piloto acelerara al máximo en una distancia aproximada de 3 metros y el embrague no excederá los límites de RPM permitidos. El engrane del tambor de embrague (cantidad de dientes en el piñón transmisor) es sin especificaciones técnicas. Aunque no se puede realizar modificaciones al tambor de embrague OEM, solo se permitirán tambores de embrague de fábrica que suministre el fabricante. Todos los motores deben tener el embrague y el sistema de transmisión cubiertos. Esto por razones de seguridad y este en el aspecto técnico es obligatorio.

SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

El refrigerante no podrá contener materiales a base de Glycol. Otros tensioactivos (surfactants) podrán ser utilizados. El Radiador es libre tal cual como lo suministra el fabricante, o producto de otras marcas. (Debe ser instalado a la derecha o izquierda del Piloto). Se permiten bombas de otras marcas, pero deben ser accionadas por el eje trasero y deben ser del mismo tipo que las OEM.

MODIFICACIONES INTERNAS

Todo tipo de modificaciones internas de cualquiera clase están estrictamente prohibidas. (Esto incluye la adición y/o eliminación de partes, es decir: empaques, tuercas, tornillos, etc.) Por ejemplo: si un fabricante establece que la empaque es de un grosor de 10 milésimas usted no podrá utilizar dos empaques de 5 milésimas como reemplazo.

REED CAGE Debe ser OEM sin modificaciones. Deben de conservar las *reed valves* stock y los tornillos de las *reed valves* sin modificaciones.

TUBO DE ESCAPE FLEXIBLE

El tubo de escape flexible es sin especificaciones técnicas (debe ser tubo flexible únicamente). El PRD utilizara el tubo solidó OEM.

RODAMIENTOS, SELLOS, EMPAQUES

Los rodamientos son libres, pero debe ser del mismo tipo, material y diseño como los rodamientos OEM. Los rodamientos de reemplazo deben ser del tipo estándar, rodamientos convencionales con retenedores de acero o plástico. Deben ser del mismo ancho y diámetro externo. No están permitidos los rodamientos de cerámica o rodamientos cónicos. Los Sellos son libres sin modificaciones, deben ser instaladas tal cual como indica el fabricante. Los empaques son libres sin modificaciones, deben cumplir con el grosor establecido por el fabricante y no se permiten añadir o quitar empaques, es decir empaque sobre empaque. No se puede utilizar empaque sobre empaque (únicamente un solo empaque como viene de fabrica). El Volumen de la Cámara de Combustión se verificara desde la parte superior del orificio de roscado para la bujía.

Leopard	VCC	9.5 cc
	Squish Mínimo	0.028
	Nota: Uno de los dos empaques podrá ser utilizada en cualquier momento.	
	Carburador	HL334A / HL 334AB / HL334AA
	Venturi	0.905
	Diámetro interno del Carburador	1.005
	Grosor de las válvulas de lámina	0.012
	Ignición	Selecttra 4 Polos o Digital K
	Peso completo del cigüeñal y biela	1875g ±3%

Jr-2 Restrictor de admisión	Admisión IAME # IA-BP-25817 apertura 15 mm
Jr-2 Restrictor de escape	Escape IAME # IA-A-125366 apertura de 25 mm
Escape – JR	30.0 de diam. Interno (IAME JR tubo de header)

Nota: Las copas de aire deben ser cuadradas (ver hoja de especificaciones). Los tornillos son M3 x 4.5 acabado en dorado originales – la parte roscada del tornillo es de: 4.60 mm – 4.85 mm – diámetro de la cabeza es 4.80 mm – 4.90 mm P.N.-10380 tornillos son M3 x 4.5 acabado en plata vendidos como repuestos. – la parte roscada del tornillo es de: 4.40 mm – 4.60 mm – diámetro de la cabeza es de: 5.00 mm – 5.50 mm. El empaque de la base es libre pero debe mantener el grosor como viene de fábrica, las dos medidas permitidas son de 0.008 y 0.015. Los únicos adaptadores para filtros IAME que se fabrica es el 10771-c, este es el único adaptador de copa para filtro permitido y aprobado (versión cuadrada) todo el resto de las copas no están permitidas.

Los nuevos motores de la serie “P” que vienen con el nuevo sistema de ignición Digital K, deben utilizar el sistema de ignición Digital K. No podrá instalar sistema de ignición anterior (viejos) en los motores de la serie “P”. Usted podrá quitar las tres pestañas, esto permitirá que el sistema de ignición Digital K pueda ser instalado en un habitáculo de los anteriores (viejo).

PRD Firewall	VCC	10.0 cc
	Squish Mínimo	0.028
	Carburador	HL360A
	Venturi	0.950
	Diámetro interno del Carburador	1.065
	Grosor de las válvulas de lámina	0.015
	Peso completo del cigüeña y biela	1975g ±10 gramos
	Ignición	PRD

Nota: El Header del escape debe utilizar tubo sólido, el que viene con el motor (no se permite tubo flexible).

Escape Jr. 30.0 mm diámetro interno.

Nota: El motor de la Júnior será controlado por un tubo header restringido. Este se puede adquirir a través de RLV o cualquiera de sus distribuidores. El único header restringido permitido es este. Los empaques de base permitidas son las de 0.006 – 0.014, para lograr el squish mínimo y el VCC. No se podrán utilizar empaque sobre empaque.

Vortex	VCC	12.8 cc
	Squish Mínimo	0.055
	Carburador	HL360
	Venturi	0.950
	Diámetro interno del Carburador	1.065
	Grosor de las válvulas de láminas	0.008
	Peso completo del cigüeñal y biela	1860g ±10g

Tiempo de encendido 0.065 – 0.070 BTDC
Los header en la Júnior deben ser OEM como lo suministra el fabricante.

Chasis: De acuerdo a homologación CIK-FIA vigente.
De tubos redondo únicamente.

EJE TRASERO Diámetro máximo de 50 mm.
Apertura máxima de eje trasero (medido desde la parte externa de los neumáticos) de 140 cm.
Sólo se permite de material magnético de una sola pieza.

FRENOS Sistema de frenos traseros UNICAMENTE.
Se permite la utilización de frenos duales en los frenos traseros.

CARENADO Homologado CIK vigente. Las partes plásticas Scribner #5010, #5020, #5030R y #5030L están actualmente aprobadas.

Fin del documento

COMISION TECNICA:

Alberto Párraga
Boris Chen
Joaquín Villar
Jorge Poveda
Luis Manuel Prieto
René González
Roderick Fábrega
Rubén Chiari
Víctor Castro

JUNTA DIRECTIVA:

Alexis Vanegas (presidente)
Ricardo Viteri (vice-presidente)
Elías Viruet (secretario)
Katuska Macías (tesorera)
Erick León (vocal)
Gilberto Castillo (vocal)