



REGLAMENTO DEL CAMPEONATO VASCO TECNICO ESPECÍFICO ALEVIN GENERAL



ÍNDICE

Artículo 1. - MOTOR

Artículo 1.1. - TRANSMISION

Artículo 1.2.- EMBRAGUE

Artículo 1.3.- ACEITE

Artículo 2.- CHASIS

Artículo 2.1.- FICHA DE HOMOLOGACION

Artículo 2.2- CARACTERISTICAS GENERALES

Artículo 2.3-EJE DELANTERO

Artículo 2.4- EJE TRASERO

Artículo 2.5.- ANCHOS DE VIA

Artículo 2.6.- CARROCERIA

Artículo 2.7.- FRENO

Artículo 2.8.- DEPOSITO COMBUSTIBLE

Artículo 3.- LLANTAS Y NEUMATICOS

Artículo 4.- PESOS

Artículo 5.- ADQUISICION DE DATOS Y TELEMETRIA

Artículo 6.- MATERIAL UTILIZABLE

Artículo 19.- MANGAS DE CARRERA

Artículo 20- ATRIBUCIÓN DE PUNTOS

Artículo 21.- CITACIONES, RESOLUCIONES Y CONVOCATORIAS

Artículo 22.- RECLAMACIONES

Artículo 23.- PREMIOS

Artículo 24.- SEGUROS



REGLAMENTO TECNICO ESPECÍFICO – ALEVIN

El presente Reglamento Técnico Especifico Alevín, junto con el Reglamento Técnico Nacional de los Campeonatos, Copas Trofeos y Challenges de España de Karting, será aplicable al Campeonato VASCO Alevín y CAMPEONATO OPEN VASCO ALEVIN. Principios generales

1. Motor.

Los motores autorizados para la Categoría Alevín para este campeonato serán :
El motor marca HONDA modelo GX -160 con la última ficha técnica de la R.F.E.de A.
El motor marca COMER W 80 con la última ficha técnica de la R.F.E.de A.
El motor marca IAME PUMA 65 con la ficha técnica de la R.F.E.de A.

1.1. Transmisión

Cadena. Tipo paso mini. Piñón de salida y Corona: se establecerá su nº de dientes por cada circuito en el que se celebre una prueba del campeonato. Este desarrollo que permanecerá fijo para todo el meeting será comunicado por la ORGANIZACION a los concursantes, mediante el Reglamento Particular de la prueba y será el que obligatoriamente deberán utilizar. Se recomienda un sistema cubrecadenas que ofrezca una protección eficaz del desarrollo y la cadena. Según Artículo 2.10 del Reglamento Técnico de Karting.

1.2. Embrague

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

1.3. Aceite

El volumen mínimo de aceite queda establecido en 460 cc, recomendándose que inicialmente se llene con una cantidad de 520 cc (enrase con roscado de tapón de llenado en posición nivelada de motor) para los motores HONDA GX-160. Lista de aceites 2T aprobados CIK para los motores COMER W80 e IAME PUMA 65.

2. CHASIS

Homologado por la R.F.E. de A. para la categoría Alevín ANTERIOR al año 2011 y los homologados a partir del 2011 y debe cumplir con el Reglamento Técnico Nacional y el presente Reglamento Técnico.

2.1. Ficha de homologación

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

2.2. Características generales

Distancia entre ejes: 900 +/- 5 mm.y los actuales de 950 +/- 5 mm . Están prohibidas las llamadas barras estabilizadoras consistentes en tubos amovibles de la estructura del chasis homologado. Piezas auxiliares: no están autorizadas las aleaciones compuestas de magnesio u otros metales ligeros. Ejemplo de aleación ligera: el Elektron.



2.3. Eje delantero

Se autoriza el uso de excéntricas para la regulación de las cotas del tren delantero.

2.4. Eje trasero

Eje trasero: magnético, macizo de 25 mm de diámetro y con dos rodamientos para los chasis de 900 mm. de batalla. Eje trasero: magnético. (Según ficha homologación R.F.E.de A.) para los chasis de 950 mm. de batalla.

2.5. Anchos de vía

Ancho de vía: máximo 1.240 mm para los motores HONDA.

Ancho de vía máximo 1200 m/m para el resto,

2.6. Carrocería

La carrocería deberá estar de acuerdo al Reglamento Técnico Nacional y al Dibujo Técnico Debiendo respetar en todo momento el objetivo de seguridad reflejado en este artículo, sin presentar cortes o modificaciones que alteren su capacidad de absorción de impactos y manteniéndose en todo momento dentro del cuadrilátero delimitado por el exterior de los neumáticos traseros y delanteros. Para la instalación del motor Honda GX 160, se autoriza el modelado (no recorte) del pontón, exclusivamente en la zona del motor, con el único objetivo de facilitar su ubicación y montaje. Es obligatoria la utilización de una protección de ruedas traseras realizada en material plástico. En ningún momento esta protección podrá superar el ancho de la vía trasera.

2.7. Freno

Libre. Mecánico o hidráulico, Disco de freno macizo, no ventilado. El control del freno (la unión entre el pedal y la pinza o bomba) debe ser doblado. (Si se usa un cable, deberá tener un diámetro mínimo de 1,8 mm y ser bloqueado con un aprieta cables de tipo arandela). Los frenos hidráulicos deberán utilizar canalizaciones de líquido de frenos del tipo blindado metálico.

2.8. Deposito combustible

Capacidad máxima 5 l. Se recomienda montar un kit de depósito de combustible de desmontaje rápido.

3. LLANTAS Y NEUMÁTICOS

Llantas

Las llantas pueden ser de dos partes de acero embutido o monobloc fundidas en Aluminio.

El ancho máximo de la rueda delantera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 115 mm y un mínimo de 105 mm. El ancho máximo de la rueda trasera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 150 mm y un mínimo de 140 mm.



Neumático

- **VEGA CADETTI NEW**
- **BRIDGESTONE CADETE YJL**

Se marcará en cada meeting el juego de ruedas no siendo obligatorio la monta de ruedas nuevas.

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

4. PESOS

El peso mínimo en orden de marcha será de 108 Kg.

5. ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA

Sólo se autorizarán dos sensores, uno de régimen de motor y otro de tiempo por vuelta. La Telemetría está prohibida. Todo sistema de comunicación por radio entre conductores en pista y cualquier entidad esta prohibida.

6. MATERIAL UTILIZABLE

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

- Chasis:** 1 (**)
- Motores:** 1 (***)
- Juegos neumáticos slick:** 1 juego
- Juegos neumáticos lluvia:** 1 juego

La utilización de los neumáticos oficiales MARCADOS de la prueba, son obligatorios desde los entrenamientos oficiales hasta el final de la prueba, incluidos los warm up que se establezcan.

(**)En el caso de un incidente constatado durante la prueba y ante una imposibilidad manifiesta de reparación del chasis verificado, será posible solicitar la sustitución del chasis a los Comisarios Técnicos.

El concursante podrá solicitar la sustitución del chasis, exclusivamente una por piloto y por mitin, siempre por uno de la misma marca, modelo y especificaciones técnicas que el verificado inicialmente, previa petición escrita a los Comisarios Técnicos, quienes procederán a una revisión técnica del mismo y determinaran si procede su sustitución.

(***) En el caso de rotura de la unidad de motor verificada, sólo se autorizara su sustitución en los supuestos posibles que lo autoricen los comisarios DE