

CAMPEONATO DE CANARIAS DE KARTING – CCK 2026

MODIFICACIONES SOBRE LOS TEXTOS APROBADOS EN JUNTA DE GOBIERNO EXTRAORDINARIA DE FECHA:

Fecha APROBACIÓN	Órgano de APROBACIÓN	ARTÍCULO	Fecha APLICACIÓN

TEXTO NUEVO

INDICE:

- ART. 1 Organización.
- ART. 2 Aspirantes.
- ART. 3 Particularidades del campeonato.
- ART. 4 Vehículos admitidos.
- ART. 5 Pruebas puntuables.
- ART. 6 Resultados a retener.
- ART. 7 Publicidad.
- ART. 8 Oficiales.
- ART. 9 Condiciones de las pruebas puntuables.
- ART. 10 Publicación de resultados.
- ART. 11 Premios y trofeos.
- Anexo 1 Motores.

INTRODUCCIÓN.

Este documento recoge el reglamento deportivo del Campeonato Canario de Karting 2026 (en adelante CCK) convocado por la Federación Canaria de Automovilismo (en adelante FCA).

Las pruebas de karting que formen parte del Campeonato, se regirán en todos sus aspectos técnicos y deportivos por el reglamento de la FCA.

Los reglamentos técnicos de los motores IAME y KZ se regirán por toda la normativa de RFEDA 2026 salvo lo indicado como norma particular en este documento específico.

La normativa técnica que regula los motores Rotax en la categoría DD2 se regirá por la reglamentación técnica establecida por la FCA.

ART. 1: ORGANIZACIÓN.

1.1 CAMPEONATOS Y TROFEOS CONVOCADOS: La FCA organiza para el año 2026 los siguientes Campeonatos y trofeos:

- Campeonato de PILOTOS en la categoría MINI-IAME.
- Trofeo de Canarias Rookie.
- Campeonato de PILOTOS en la categoría JUNIOR-IAME.
- Campeonato de PILOTOS en la categoría SENIOR-IAME
- Campeonato de PILOTOS en la categoría DD2.
- Campeonato de PILOTOS en la categoría KZ.
- Campeonato de ESCUDERÍAS.
- Campeonato de PILOTOS en la categoría DD2 MASTER.
- Campeonato de PILOTOS en la categoría KZ2.

1.2 REGLAMENTOS APLICABLES. ORDEN DE PRELACIÓN: Serán de aplicación por orden de prelación:

- El presente Reglamento Deportivo del CCK 2026, así como su anexo de penalizaciones (RD-CCK).
- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FCA (PPCC-FCA)
- El Reglamento Particular de la prueba (RP).
- El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Karting 2026 (CEK), así como su anexo de penalizaciones.
- El Reglamento Técnico del Campeonato de España de Karting 2026 (motores IAME y KZ)

- El Reglamento Técnico de la ROTAX CMK 2026.
- Las Prescripciones Comunes a Campeonatos, Copas y Trofeos de España.
- El Reglamento Deportivo y Técnico de CIK FIA de 2026.
- Los Reglamentos Deportivos Generales Campeonatos, Copas y Trofeos de España de velocidad en circuito.
- El C.D.I. será de aplicación, con carácter prioritario, en los aspectos generales, de procedimiento, reclamaciones y apelaciones

En pruebas de rango FIA y/o RFEDA, se estará a lo dispuesto en los reglamentos propios de dichas federaciones/competiciones en todas sus condiciones. (artículo 2.4 de las PPCC-FCA).

ART. 2: ASPIRANTES.

2.1 Todos los deportistas deben estar en posesión de una licencia en el grado adecuado emitida o habilitada por la RFEDA o de una licencia extranjera en el grado adecuado que cumpla con lo establecido por la normativa nacional e internacional.

2.2 Los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FCA están reservados exclusivamente a competidores y pilotos con licencia Federativa en vigor, esto es, que estén adscritos a la FCA a través de los listados de federados.

2.3 Será de aplicación lo descrito en el artículo 4.3, 4.4 y 5 de las PPCC-FCA.

2.4 Los pilotos quedarán repartidos en las siguientes categorías:

CATEGORIA	EDADES
MICRO	Entre 6 y 8 años*
MINI	Entre 6* y 12 años**
JUNIOR	Entre 12** y los 14 años*
SENIOR y DD2	Cumplir 14 en el año
KZ	Cumplir 15 en el año

* Edad cumplida antes de la primera prueba a disputar; ** A fecha 1 de enero de 2026.

La FCA estudiará casos puntuales que no cumplan lo anteriormente dicho.

ART. 3: PARTICULARIDADES DEL CAMPEONATO.

3.1 La FCA resolverá todas las cuestiones no previstas que se planteen respecto al Campeonato.

3.2 La FCA confeccionará y publicará las clasificaciones.

3.3 Si una categoría no constituida como campeonato (mínimo de 3 inscritos) pero que alcanza ese mínimo de inscritos en una prueba concreta, se disputará la prueba, teniendo derecho al trofeo de cada prueba, pero no a los puntos al campeonato. Si en una prueba concreta no se alcanzará el mínimo de inscritos, no se disputará dicha categoría.

ART. 4:-KARTS ADMITIDOS.

4.1 Los karts admitidos deberán ajustarse a la siguiente tabla:

CATEGORÍA	MOTOR (ver art. 4.5 del presente)	CHASIS ^{*1} (ver art. 4.8 del presente)	PESO ^{*2}	"SQUISH" ^{*3*}
MINI	IAME WATERSWIFT 60cc	Homologación CIK-FIA (vigente o no) ^{*3}	110 kg	0,75 mm
	IAME X30 Reglamentación Técnica CEK	Homologación CIK-FIA / RFEDA (vigente o no)	145 kg	0.90 mm
	IAME X30 Reglamentación Técnica CEK	Homologación CIK-FIA / RFEDA (vigente o no)	158 kg	0.90 mm
DD2 / DD2-M	ROTAX 125 DD2 MAX EVO	Homologación BRP-ROTAX con homologación CIK-FIA válida ^{*4}	175 kg	1,30 mm.
KZ / KZ2	Motor y la caja de cambios debe ser un solo conjunto, de 2 tiempos homologado CIK. Cásteres del motor divididos solamente en dos partes (vertical u horizontal)	Homologación CIK-FIA / RFEDA (vigente o no)	175 kg	-----

^{*1} Sólo se permite un (1) chasis por Competición.

^{*2} Mínimo en orden de marcha (con conjunto piloto + kart) en cualquier momento. Será de aplicación el artículo 9.10 de las PPCC-FCA y 4.8.9 del presente.

^{*3} Debe de estar publicado en los listados de material admitido por CIK-FIA "Homologated Equipment": <http://www.cikfia.com/regulations/homologation.html>.

^{*4} Debe de estar publicado en la web: www.rotax-kart.com.

^{*5} "Squish", "anillo squish" o "arandela squish". Medida mínima admisible.

^{*6} Será de aplicación el reglamento técnico específico senior KZ de la RFEDA 2026.

NOTA: Debe considerarse inmediatamente anterior como una prórroga de un año sobre la fecha límite de cada caso. No serán admitidos chasis no incluido en esta tabla (art. 4.8.6 del presente reglamento)

4.2 NÚMERO DE COMPETICIÓN.

Cada kart debe llevar el número de carrera correspondiente a la lista elaborada por la FCA en todo momento de la Competición, inclusive en los entrenamientos privados previos. Concretamente, deberá estar identificado con los cuatro números colocados respectivamente en el frontal, laterales (derecho e izquierdo) y trasera del kart.

Los porta-número deberán estar constituidos por planos con ángulos redondeados (diámetro de las esquinas redondeadas 15 a 25 mm). Las placas deberán ser de plástico flexible y opaco. Los porta-números, formando parte de la carrocería, deben estar rodeados por una línea negra de diez (10) mm. de ancho. Esta línea debe ser parte de la medida reglamentaria del porta-número.

Los números tendrán una altura mínima de quince (15) centímetros y un espesor de trazo de al menos dos (2) centímetros. Asimismo, se deberá dejar un espacio de cinco (5) centímetros en la parte inferior para la publicidad obligatoria. Deberán colocarse en la parte delantera y trasera del kart, así como en los laterales (derecho e izquierdo).

Los números serán de color negro sobre fondo amarillo.

La FCA proveerá a cada participante (en la primera Competición que dispute el piloto en la temporada) un único juego de números de competición, así como un pase de mecánico anual. La conservación de éstos será responsabilidad del piloto. El periodo para la solicitud de duplicado de pase de mecánico o de un nuevo juego de números finalizará junto con el cierre de inscripción teniendo un coste de diez (10) euros los números y veinte (20) euros la tarjeta que deberá ser abonados a su retirada en la secretaría de la Competición y antes de las verificaciones.

4.3 NEUMÁTICOS.

Serán ÚNICAMENTE los suministrados por el circuito u Organizador donde se realice la Competición quedando recogido en el RP. Las dimensiones y el compuesto lo reglamentarán el RP. El marcaje o lectura por escáner será obligatorio para todas las categorías. Este se realizará por los CC.TT. durante las verificaciones técnicas previas. Será obligatorio presentar el ticket de compra de los neumáticos para ser marcados o escaneados. Este debe corresponder a la fecha de la Competición a celebrar. La manipulación de las marcas o la utilización de otros neumáticos supondrán la descalificación de la Competición. Los neumáticos de carrera (excepto los neumáticos de agua) sólo se pueden recoger en el parque neumáticos según el horario establecido.

No está permitido ningún tratamiento químico en los neumáticos. Los neumáticos sólo pueden ser montados con la dirección correcta de rotación indicada por las flechas colocadas en cada uno. Los CC.TT. podrá permitir o exigir que el llenado de los neumáticos se haga exclusivamente después de la entrada en la pre parilla.

4.3.1 LIMITACIÓN. Se autoriza un (1) juego de NEUMÁTICOS DE SECO por Competición (incluye entrenamientos **cronometrados**, carrera 1 y carrera 2) que estará compuesto por dos (2) neumáticos delanteros y dos (2) neumáticos traseros.

Se autoriza un (1) juego de NEUMÁTICOS DE AGUA por Competición (incluye entrenamientos libres, entrenamientos oficiales **cronometrados**, carrera 1 y carrera 2) que estará compuesto por dos (2) neumáticos delanteros y dos (2) neumáticos traseros.

Los neumáticos de seco destinados a la Competición (marcados como se indica con anterioridad) sólo se pueden utilizar a partir de los entrenamientos **cronometrados**. En el caso de utilizarlos con anterioridad a estos, el participante será penalizado a criterio de los CC.DD., como mínimo con la anulación de todos los tiempos de los entrenamientos **cronometrados**. En este caso, el piloto tiene seguir utilizando estos mismos neumáticos para el resto de la Competición.

En todas las categorías un piloto podrá ser autorizado por los CCDD a cambiar un neumático que haya resultado dañado, siempre y cuando sea consecuencia de un accidente o incidente y presente muestras de que se pueda pinchar o reventar. Sólo después del análisis ordenado a CC.TT. y la preceptiva decisión del colegio de CC.DD., quienes deberán mantener el neumático dañado en su posesión, el piloto podrá comprar un nuevo neumático en la secretaría de la Competición.

4.3.2 NEUMÁTICOS DE LLUVIA. Solo se podrán utilizar si el DC ha declarado los entrenamientos y/o carrera con la condición de "PISTA MOJADA". Son libres la marca, modelo y compuesto, pero tienen que cumplir las medidas del neumático de agua según CEK. Ni el organizador ni la FCA ni las territoriales están obligados a tener neumáticos de lluvia a la venta. Es responsabilidad del participante disponer del neumático de lluvia con anterioridad a la celebración de la Competición.

4.3.3 CONTROL. Los CC.TT. controlarán a la entrada de la pre parilla y/o final de cada carrera/sesión, a través de la lectura óptica o por scanner el código de barras, si los mismos corresponden al piloto y kart que los monta. Si se verifica que uno o más neumáticos no corresponden al número del kart, se enviará informe a los CCDD decidiendo la correspondiente penalización. El cambio se tiene que realizar antes del horario previsto para el cierre de la pre-parilla. En ningún caso se concederá tolerancia de tiempo.

Los CC.TT. podrán verificar a través del aparato MiniRAE Lite (o similar), si los neumáticos han sufrido algún tratamiento químico durante toda la Competición, a la entrada de las pre-parrillas, siguiendo el siguiente protocolo:

1º. El control se hace con el aparato MiniRAE Lite PID (o similar) a unos cinco (5) mm de la superficie del neumático.

2º. Un resultado igual o superior a 4.0 ppm significa que el neumático ha sufrido un tratamiento químico. En este caso se hace una segunda lectura para confirmación.

3º. Comprobado el valor igual o superior a 4.0 ppm, el piloto no está autorizado a entrar en pre parilla.

4º. Los CC.TT. deberán remitir informe sobre este particular a DC y colegio de CC.DD.

En el acto de entrega de los neumáticos, es responsabilidad del piloto solicitar a CC.TT. la lectura del neumático para comprobar que éste no ha sufrido ningún tratamiento químico. En este caso, el valor de lectura es inferior a 4.0 ppm.

4.4 MOTORES.

El concursante podrá solicitar la sustitución del motor, exclusivamente uno por piloto y por prueba, con las mismas especificaciones técnicas que el verificado inicialmente, previa petición escrita a los CC.TT., quienes procederán a una revisión técnica del mismo y determinarán si procede su sustitución, informando puntualmente al CC.DD..

Serán verificados de oficio los TRES PRIMEROS CLASIFICADOS DE CADA CATEGORÍA en cada Competición más uno al azar que será dictaminado por el colegio de CC.DD.

Será de aplicación el artículo 7 y el 9.2 de la PPCC-FCA.

Los motores deberán ajustarse en todo momento a lo especificado en el anexo 1 del presente reglamento en lo correspondiente en cada caso:

Anexo 1: MOTORES CCK 2026: IAME y KZ (ver su reglamento específico)

Para medir los componentes internos del motor la temperatura de la pieza a medir debe estar entre los diez (10) y los treinta (30) grados Celsius.

Está prohibido el uso de revestimientos o capas térmicas cerámicas tanto en el interior como en el exterior del motor y del sistema de escape. Está prohibido el uso de capas antifricción en el interior y exterior tanto del motor como de sus componentes.

Sólo están permitidos los dispositivos de registro y display, con o sin memoria, que puedan leer o grabar las revoluciones del motor, dos indicaciones de temperatura, la velocidad de una rueda, la aceleración X/Y, los tiempos por vuelta y posición (vía GPS) y sensor del ángulo del volante. La conexión de este sistema está permitida hacerse a la batería original Rotax. Sólo está permitido el uso de telemetría para transmisión y recepción de datos, siempre que se haga entre el kart y los sistemas electrónicos de la organización.

Para reducir el ruido excesivo y emisiones de gases de escape en el Parque de Salida, sólo está permitido, desde el viernes hasta

final de la prueba, poner en marcha el motor un tiempo máximo de cinco (5) segundos. Sólo está permitido poner en marcha los motores en una zona designada por el organizador, cercana a la zona de entrada del Parque Pre salida.

4.4.1 CULATAS KZ-KZ2.

Deberán estar precintadas y/o marcadas conforme a las instrucciones facilitadas por el Delegado Técnico de la FCA. Los participantes deberán disponer de la ficha de homologación CIK del MOTOR KZ para su comprobación por parte de los CC.TT.

4.5 ACEITE.

El aceite para la mezcla del combustible deberá ser homologado y estar en la lista CIK 2026. Éste será de la misma marca y porcentaje para todos los participantes y teniendo que estar especificado en el RP.

En el caso de usar una marca libre de aceite, el porcentaje será libre, debiendo ser declarado en el Pasaporte Técnico-Hoja de Verificación. Cualquier aceite y/o porcentaje no homologado CIK 2026 está expresamente prohibido, así como el uso de aditivos. El Organizador deberá reseñar en su RP si exige el mismo aceite para todos los participantes y podrá ser éste el distribuidor para la Competición, debiendo aportar a los CC.TT. muestras para las verificaciones que en su caso dieran lugar. Cuando se realice un análisis de combustible, éste será llevado a cabo tomando en cuenta el porcentaje de aceite declarado en el Pasaporte Técnico-Hoja de Verificación y no se aceptará un cambio en este porcentaje si previamente no ha sido autorizado por los CC.DD.

4.6 CARBURANTE.

El carburante empleado estará constituido por una mezcla ÚNICA de gasolina sin plomo (únicamente de 95 octanos) de origen comercial, entendiendo que es producto distribuido libremente en estación de servicios pública y el aceite oficial declarado para la Competición (art. 4.5 del presente reglamento). Consecuentemente, no está autorizado añadir otro líquido o cualquier tipo de «power-boosting» en la gasolina.

El Organizador deberá hacer constar en el RP, la situación y el modo de actuación a la hora de adquirir el combustible y realizar los repostajes, siempre debiendo hacerse con los depósitos completamente vacíos y limpios.

Los CC.TT. dispondrán de combustible del Surtidor Oficial, y procederán a realizar las muestras de estandarización con el aceite y porcentajes de mezcla utilizados por los participantes, pudiendo realizarse los análisis comparativos que determinen los CC.DD. Los test comparativos de combustible se realizarán con el sistema Digatron FT-64 Fuel Meter Test (o similar). Para que el resultado del análisis sea positivo, será necesario que el resultado del test comparativo realizado según el sistema Digatron (o similar) y el aspecto visual sea igual que la muestra patrón.

En cualquier momento de la prueba, los CC.TT. pueden sustituir por orden del colegio de CC.DD. la gasolina utilizada por el participante, por otra proporcionada por la organización.

Durante el transcurso de la prueba, los CC.TT., a petición de los CC.DD. podrán tomar muestras de la gasolina utilizada por los participantes. En cualquier momento, el kart debe tener un mínimo de dos (2) litros de combustible, para la obtención de las muestras, excepto en las categorías Mini en las que el kart debe tener un mínimo de un (1) litro de combustible, siendo sancionado por el colegio de CC.DD. su incumplimiento. En caso de que no esté conforme en las sesiones de entrenamientos cronometrados, se anularán todos los tiempos. Si esto ocurre en carrera, la sanción será de descalificación en la misma.

En caso de apelación a una decisión referida a la verificación del carburante, los análisis de la muestra serán realizados por los laboratorios designados por la FCA. El gasto del laboratorio y los que se generen por el envío de las muestras, será a cargo del concursante que apela, siendo devuelto en caso de prosperar y aceptarse la misma. El gasto de material y su reposición correrá a cuenta del Comité Organizador a través de acuerdo con la federación correspondiente.

4.7 CHASIS.

Sólo se permite el uso de un solo chasis por Competición que podrá ser precintado por los CC.TT.

4.7.1 MINI.

El chasis debe ajustarse a la siguiente reglamentación:

Distancia entre ejes de 950 mm (+/- 5mm).

El ancho máximo de vías, será de 1100 mm.

Tubos de material magnético. No están autorizados los sistemas de barras estabilizadoras amovibles o cualquier sistema de control de flexión del chasis.

El número de tubos principales del chasis será de seis (6), considerándose como tales a los mayores de 20 mm de diámetro y/o 150 mm de longitud, y con un máximo de ocho (8) curvas en los mismos.

Se autoriza la inclusión de una novena (9) curva, exclusivamente en el tubo paralelo longitudinal destinado a la sujeción del motor.

El diámetro de los tubos principales del chasis debe ser de 28 mm y 2 mm de espesor (+/-0,1 mm), sin considerar la pintura del mismo.

La anchura máxima de la rueda trasera es de 150 mm y la anchura máxima de la rueda delantera es de 120 mm.

Se autoriza el uso de excéntricas para regulación del avance y de caída. El uso de bujes en los ejes delanteros es opcional. La llanta tiene de ser una pieza única, de aluminio o magnesio.

Eje trasero en material magnético:

a) Diámetro máximo de 30 mm, con un espesor mínimo de 4,9 mm, excepto en los chaveteros

b) La longitud máxima del eje trasero será de 960 mm (+/- 10 mm).

c) Eje trasero con dos puntos de apoyo/rodamientos.

No está autorizado ningún tipo de refuerzo, modificación o elemento adicional que tenga por objeto alterar el comportamiento del eje trasero o modifique sus características técnicas.

PARAGOLPES TRASERO Y PARAGOLPES LATERALES: según el Reglamento Técnico de Karting RFEDA 2026 (Art.2.7.4). El paragolpes delantero debe ajustarse al artículo 4.7.5 de este Reglamento.

CARROCERÍA: Según Reglamento Técnico Internacional de Karting 2026. El panel trasero es tipo CIK, realizado en material plástico, con un ancho máximo igual a la vía trasera (1.100 mm). El carenado delantero debe ajustarse al artículo 4.6.5 del presente Reglamento.

BANDEJA DELANTERA: Según el artículo 2.7.4.4 del Reglamento Técnico de Karting RFEDA 2026.

SISTEMA DE FRENOS: mecánico o hidráulico, actuando exclusivamente en las ruedas traseras. Material del disco: magnético o hierro fundido.

ASIENTO: La protección y soportes según el artículo 2.14 del Reglamento Técnico de Karting RFEDA 2026. El número de soportes está limitado a 4 puntos en el chasis y 2 puntos de refuerzo/apoyo.

4.7.2 JUNIOR – SENIOR.

El chasis debe ajustarse a la siguiente reglamentación:

Tubos principales de chasis redondos, y que estén de acuerdo con el Reglamento Técnico Internacional de karting.

Sistema de frenos con homologación CIK. El uso de frenos delanteros no está permitido. No pueden estar montados en el chasis los discos ni las bombas delanteros. No están permitidos los discos de cerámica.

Diámetro máximo del eje trasero de 50mm.

Los participantes deberán disponer de la ficha de homologación del chasis para su comprobación por parte de CC.TT.

Carrocería según el Reglamento Técnico CIK/FIA.

Se permite la utilización de 2 ó 3 carcasas de rodamientos.

4.7.3 DD2.

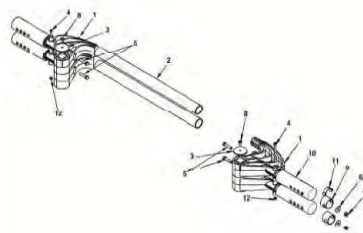
El chasis debe ajustarse a la siguiente reglamentación:

Estos chasis deben de estar de acuerdo con las normas CIK-FIA para los karts con motores de cambios (frenos delanteros y traseros obligatorios).

Obligatoria la homologación CIK-FIA de los frenos. No están permitidos discos de cerámica.

Carrocería según el Reglamento Técnico CIK/FIA.

Se permite la utilización de paragolpes trasero con homologación CIK válida o del paragolpes trasero de Rotax (Rotax Rear Tire Protection System) según la imagen adjunta. Ninguna pieza se puede añadir o remover del paragolpes original. En el paragolpes trasero de Rotax sólo están permitidos los protectores de los neumáticos rojos o naranja originales Rotax.



4.7.4 KZ.

El chasis debe ajustarse a la siguiente reglamentación:

Estos chasis deben de estar de acuerdo con las normas CIK-FIA para los karts con motores de cambios (frenos delanteros y traseros obligatorios).

Obligatoria la homologación CIK-FIA de los frenos. No están permitidos discos de cerámica.

4.7.5 PARAGOLPES DELANTERO – CARENADO.

Será obligatorio atenerse a lo estipulado a continuación

Son obligatorios en todas las categorías el nuevo carenado y el paragolpes delantero y el Kit de montaje de los carenados delanteros, según el art. 30 de las Prescripciones Específicas de CIK y este Reglamento Técnico.

Dicho Kit debe corresponder con el sistema de fijación homologado por CIK, válido y en curso: KG SAS – modelo KMS y nº de homologación 1/CA/20 – 01/01/ ET.

Las especificaciones técnicas para el Grupo 1 del paragolpes y carenado delantero, según, respetivamente, artículos 8.4.1 y 8.5.2 del Reglamento Técnico CIK y según los dibujos técnicos CIK - dibujos del paragolpes y del kit de montaje, respetivamente, 2.0 y 2.2 y dibujo técnico 2.2.1 del montaje del carenado delantero.

Las especificaciones técnicas para el Grupo 3 del paragolpes y carenado delantero, según, respetivamente, artículos 10.4.1 y 10.5.2 del Reglamento Técnico CIK y según los dibujos técnicos CIK - dibujos del paragolpes y del kit de montaje, respetivamente, 3.0 y 3.2 y dibujo técnico 3.2.1 del montaje del carenado delantero.

El carenado delantero y el kit de montaje deben de estar debidamente montados a partir de los entrenamientos **cronometrados**.

A partir de las carreras el piloto debe de entrar al Parque de Salida con el carenado delantero desmontado y sólo se pueden montar en el Parque de Salida.

A la entrada del Parque de Salida un Comisario Técnico podrá confirmar si lo estima conveniente o por orden de los CCDD, con el aparato MiniRAE (el mismo de los neumáticos) si el carenado delantero se ajusta a lo reglamentado. El valor VOC, que se mide en el MiniRAE, no puede ser, en ninguna circunstancia, superior a 5ppm. Si el valor del MiniRAE es superior, el pontón no se ajusta a lo reglamentado y el Piloto no puede entrar al Parque de Salida y no podrá participar en la carrera. No están admitidas las Reclamaciones a este procedimiento.

Nota muy importante: la utilización de spray de limpieza u otros productos en el carenado pueden causar una lectura superior a 5 ppm, por lo cual se debe evitar el uso de estos productos para la limpieza de estos elementos.

En las carreras, y hasta que se cierre la zona de asistencia rápida, está permitido poner en la posición correcta el carenado delantero en la zona de asistencia rápida.

4.7.6 CHASIS NO HOMOLOGADOS.

No se admitirán chasis no recogidos en el art. 4.1 del presente reglamento.

4.7.7 UTILIZACIÓN DE MATERIALES COMPUESTOS.

Tipo fibra de carbono o similar están prohibidos, excepto para el asiento y la bandeja. Aleaciones de diferentes metales/substancias no son consideradas como materiales compuestos (por ejemplo, los discos de frenos).

4.7.8 FICHA DE HOMOLOGACIÓN.

Los participantes deberán disponer de la ficha de homologación del chasis para su comprobación por parte de los CC.TT. en el transcurso de cualquier Competición.

4.7.9 CONTROL DE PESO.

El peso establecido en la tabla se considera como mínimo admisible en orden de marcha (con conjuntopiloto + kart) en cualquier momento de la Competición. Además de ser de aplicación el artículo 9.10 de las PPCC-FCA en el caso de registrarse un peso por debajo del mínimo admisible los CC.TT. deberán actuar conforme al siguiente protocolo:

- 1º. Verificar que el cero de la báscula esté efectuado.
- 2º. Pesar de nuevo el conjunto piloto-kart, tal y como ha finalizado la sesión.
- 3º. Mostrar al piloto o Concursante el peso señalado en el display de la báscula.
- 4º. Proceder a pesar los **100** kg con los pesos homologados (**5** uds de **20** kgs).
- 5º. Asegurarse de que la báscula señala **100** kg.
- 6º. Volver a pesar de nuevo al piloto-kart en las mismas condiciones.
- 7º. Se notificará al Concursante el peso resultante, firmando este el informe de control.
- 8º. Trasladar informe a los CC.DD.

Cuando se use una báscula calibrada y certificada en ese mismo año por una empresa acreditada ENAC, el procedimiento anterior no será necesario.

4.7.10 NO REGLAMENTADO.

En lo no regulado específicamente en el presente Reglamento, será de aplicación el desarrollado por la RFEDA para los certámenes nacionales de la especialidad. Todo lo que no está expresamente autorizado está prohibido (artículo 2.1 PPCC-FCA).

4.7.11 EQUIPAMIENTO PILOTO.

Todos los pilotos deben participar en toda la Competición respetando el equipamiento de seguridad establecido para cada categoría/edad del piloto conforme a las normas CIK-FIA y reglamentos específicos RFEDA. Se recuerda que el uso de complementos y joyas tipo relojes, collares, piercing y similares está prohibido por razones de seguridad durante todo el transcurso de la Competición. Será de aplicación el artículo 7.3, 10.1 y 10.6 de las PPCC-FCA

ART. 5: COMPETICIONES PUNTUABLES.

5.1 Las Competiciones puntuables para el Campeonato serán:

CIRCUITO	ISLA	COEFICIENTE
1 - KARTING CLUB TENERIFE	TENERIFE	1,0
2 - GRAN KARTING CLUB LANZAROTE	LANZAROTE	1,2
3 - KARTING CLUB TRENERIFE	TENERIFE	1,5

Las Competiciones deben de desarrollarse en circuitos y por Organizadores autorizados por la FCA.

DERECHOS DE CALENDARIO. No existen.

ART. 6: RESULTADOS A RETENER.

6.1 El Campeonato estará compuesto de 3 competiciones en las que se disputarán 2 carreras en cada una de ellas.

6.2 La clasificación final de pilotos se obtendrá de la suma de los puntos obtenidos en todas las carreras disputadas, menos una (1), descartándose un peor resultado (1 carrera).

6.2 Para cada una de las carreras se establecerá el siguiente sistema de puntuación:

- 1º 45 puntos.
- 2º 40 puntos.
- 3º 36 puntos.
- 4º 33 puntos.
- 5º 31 puntos.
- 6º 30 puntos.
- 7º 29 puntos y así sucesivamente en función decreciente de puntos.

A los pilotos no clasificados, se les adjudicará **cero (0) puntos**.

No se podrá descontar como resultado una **DESCALIFICACIÓN**.

6.3 Se asignará un (1) punto al piloto que logre el mejor tiempo en los entrenamientos Oficiales de cada categoría.

ART. 7: PUBLICIDAD.

La FCA de acuerdo con las federaciones territoriales en el transcurso de la temporada, se reserva el derecho a vincular publicidad al patrocinio del Campeonato de Canarias 2026. Además, los equipos participantes deberán portar la imagen de la FCA y del campeonato conforme a la circular que se emita.

El incumplimiento de las normas relativas a publicidad originará, automáticamente la exclusión del participante en el Campeonato.

ART. 8: OFICIALES.

Será de aplicación el artículo 1.11 y siguiente de las PPCC-FCA. Se recomienda al Organizador solicite en el RP la constitución de dos colegios de CC.DD. a efectos de dar cumplimiento a todos los procedimientos en tiempo y forma para que ello no ralente el desarrollo de la Competición.

ART. 9: CONDICIONES DE LAS COMPETICIONES PUNTUABLES.

9.1 FORMATO.

Cada Competición deberá concluir en la jornada del sábado, salvo causa fuerza mayor solicitada por el Organizador con el visto bueno de la federación territorial y la autorización expresa de la Junta de Gobierno de la FCA. Se programarán para cada categoría una sesión de entrenamientos libres, una de entrenamientos **cronometrados** y dos (2) carreras, denominadas Carrera 1 y Carrera 2 que repartirán puntos de manera independiente en función de la clasificación final de cada una.

La clasificación de la Competición por categorías, a efectos de entrega de trofeos, se obtendrá con la suma de los puntos obtenidos por cada piloto en ambas carreras, ordenados de mayor a menor. En caso de empate, se resolverá en favor de la mejor posición lograda en

los entrenamientos cronometrados. Se entregará trofeos a los tres primeros clasificados de cada categoría.

La parrilla de la Carrera 1 se establecerá de acuerdo con los tiempos realizados en los entrenamientos cronometrados.

La parrilla de la Carrera 2 se formará en función de la clasificación provisional publicada por la Dirección de Carrera, inmediatamente después de finalizar la Carrera 1. Si desde la publicación de la citada clasificación hasta la hora establecida para la publicación de la parrilla de la Carrera 2, el colegio de CC.DD. impusiera alguna penalización que modificará la clasificación provisional se procederá a modificar la publicación de la parrilla.

Cuando el NÚMERO DE INSCRITOS SEA INFERIOR A LA CANTIDAD REFERENCIADA EN EL RP se autoriza formar parrillas de entrenamientos / carreras con pilotos de distintas categorías. La decisión corresponderá al DC previa comunicación al colegio de CCDD que procederá al cambio en el programa de la competición.

El uso de banderas por parte de los comisarios de pista quedará recogido en el RP de cada Competición.

9.2 DISTANCIA MÁXIMA POR CARRERA (KM).

- MINI: 15 km.
- JUNIOR: 25 km.
- SENIOR: 30 km.
- DD2 ROTAX: 30 km.
- KZ: 30 km.

En los RP de cada Competición deberá especificarse el número de vueltas y las distancias a recorrer de cada categoría.

9.3 ACCESOS RESTRINGIDOS.

El acceso a pre-parrilla, Parque Cerrado, **Verificaciones** y Pit Lane estará limitado a una (1) persona por cada piloto **y un (1) Jefe de Equipo, todos debidamente acreditados.**

Para la seguridad y cobertura legal de todos, durante el desarrollo de la carrera será obligatorio estar en posesión de licencia de asistencia en vigor (Tipo AS).

9.4 INSCRIPCIÓN.

Los concursantes que deseen participar en una Competición deberán inscribirse obligatoriamente y de forma individual y en los plazos previstos en el RP. No se admitirá, excepto autorización expresa de la FCA, la inscripción de un mismo kart y/o piloto en más de una categoría de la misma Competición.

Los derechos de inscripción MÁXIMOS de cada kart para cada Competición serán de ciento cuarenta (140 euros) para todas las categorías. Los derechos de inscripción **tendrán que** estar abonados antes del cierre del plazo de inscripción. Pasada esta fecha y hasta la publicación de la lista oficial de inscritos, los derechos de inscripción se fijan en doscientos **cuarenta (240) euros.**

La inscripción a la **Competición** se realizará mediante el boletín de inscripción telemático especificado en el RP. Deberá ser enviado totalmente cumplimentado al Organizador **según lo establecido el art. 6.1 de las PPCC de la FCA.** Toda inscripción incompleta o que contenga una falsa declaración deberá ser considerada como nula y no recibida. El responsable de tal inscripción podrá ser declarado culpable de falsedad documental y, además, el derecho de inscripción podrá serle confiscado. Dará fe la fecha y la hora de envío que figure inscrita en la comunicación electrónica.

9.5 CAMBIOS.

Una vez cerrado el plazo de inscripción no se admitirá ningún cambio de concursante. En el supuesto de que un piloto figure inscrito por varios concursantes, se procederá a informar a las partes implicadas, siendo el piloto quien confirme en última instancia, con qué concursante participará.

Una vez publicada la lista provisional de inscritos se permite todo cambio del material, chasis/modelo y/o motor/modelo hasta las 23:59 horas del viernes anterior a la prueba mediante cumplimentación del formulario específico que debe constar en el RP. No se permiten cambios de piloto.

9.6 CRONOMETRAJE.

Deberá realizarse mediante sistemas homologados por la FCA. Todos los pilotos participantes deberán aportar el transponder en las pruebas que participen, pudiéndose alquilar este a un precio máximo de cincuenta (50) euros. La penalización en caso de no devolverse o hacerlo con daños llevará una caución de quinientos veinte (520) euros a través de la Federación o del Organizador correspondiente.

Los transponder deberán ser los dispuestos en el Anexo 3 del CEK. El estado del transponder, carga de batería, soporte, etc., y en definitiva todo lo inherente al funcionamiento del mismo es responsabilidad absoluta del concursante / piloto. El concursante está obligado a declarar antes del inicio de cada Competición, el número ID del transponder que utilizará y que deberá estar, desde las verificaciones técnicas previas hasta la conclusión de la Competición, perfectamente ubicado / fijado conforme a la normativa vigente (parte **superior** trasera del asiento del piloto Art. 14.4 RD CEK).

9.7 RECLAMACIONES.

Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el artículo 13 y siguientes del CDI. Deberá presentarse por escrito al DC o su adjunto (o en su defecto al colegio de CC.DD.) en el plazo máximo de diez (10) minutos siguientes a la publicación de los resultados de los entrenamientos **cronometrados** y durante los treinta (30) minutos que sigue a la publicación de la clasificación de cada una de las carreras.

9.8 FOTOS y/o VÍDEOS.

Se prohíbe cualquier filmación o fotografía en las zonas restringidas del circuito (especialmente box de verificación, pesaje, sala de comisarios) sin la autorización expresa del colegio de CC.DD.

Será de aplicación el artículo 9.14 del Campeonato de Canarias de rallyes sobre asfalto (CCRA) -ZONA DE TRABAJO INDIVIDUAL.

ART. 11: PREMIOS Y TROFEOS CAMPEONATO.

Las diferentes clasificaciones oficiales del campeonato y sus trofeos serán publicadas, al menos en la web de la FCA, dentro de los siete (7) días siguientes a la celebración de la Competición. Debe tenerse en cuenta lo indicado en el artículo **(ver 6.2)**.

ART. 11: PREMIOS Y TROFEOS CAMPEONATO.

Al final del Campeonato la FCA repartirá los siguientes Trofeos:

- General pilotos MINI: a los tres (3) primeros clasificados.
- General pilotos JUNIOR: a los tres (3) primeros clasificados
- General pilotos SENIOR: a los tres (3) primeros clasificados
- General pilotos DD2: a los tres (3) primeros clasificados.
- General pilotos KZ: a los tres (3) primeros clasificados.
- General ESCUDERÍAS: al primer (1) clasificado. **Sólo puntúan los tres (3) primeros clasificados de cada escudería y categoría.**
- General pilotos DD2 MASTER (ver 11.1) **a los tres (3) primeros clasificados.**
- General pilotos KZ2 (ver 11.2) **a los tres (3) primeros clasificados.**

11.1 CAMPEONATO DE CANARIAS DD2 MASTER. Está restringidos a mayores de 30 años, cumplidos antes del comienzo de la temporada de competición.

11.2 CAMPEONATO DE CANARIAS KZ2: Está restringidos a mayores de 30 años, cumplidos antes del inicio de la temporada de competición.

En caso de que un mismo equipo obtenga trofeo por la general y por categoría se acumularán en el mismo trofeo ambos premios. Debe tenerse en cuenta lo indicado en el artículo 4.15 de las PPCC-FCA.

La FCA se reserva la posibilidad de establecer otros premios y trofeos.

Los trofeos para entregar por el Organizador en cada Competición deberán figurar en el RP.

REFERENCIAS:

Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Karting:	https://cek.rfeda.es/reglamento
Anexo I Cuadro de penalizaciones:	https://cek.rfeda.es/reglamento
Reglamento Técnico del Campeonato de España de Karting:	https://cek.rfeda.es/reglamento
El Reglamento Técnico de la ROTAX Madrid:	https://fmautomovilismo.com/karting
Prescripciones Comunes a Campeonatos, Copas y Trofeos de España.:	https://www.rfeda.es/reglamentos/c/0/i/57614190/prescripciones-comunes-de-los-campeonatos-copas-trofeos-y-challenges-de-espana
El Reglamento Deportivo y Técnico de CIK FIA	https://www.fiakarting.com/page/technical-regulations
Reglamentos Deportivos Generales Campeonatos, Copas y Trofeos de España de velocidad en circuito.	https://www.rfeda.es/reglamentos/c/0/i/57614090/campeonatos-copas-trofeos-y-challenges-de-espana-de-velocidad-en-circuito
C.D.I.	https://www.rfeda.es/reglamentos/c/0/i/57613993/reglamentos-internacionales

ANEXO I -CAMPEONATO DE CANARIAS DE KARTING – CCK 2026

MODIFICACIONES SOBRE LOS TEXTOS APROBADOS EN JUNTA DE GOBIERNO EXTRAORDINARIA DE FECHA:

Fecha APROBACION	Órgano de APROBACIÓN	ARTÍCULO	Fecha APLICACIÓN

TEXTO NUEVO

INDICE:

- 1-General.
- 2- Equipamiento.
- 3- Salvedades Técnicas.
- 4- Modificaciones, reparaciones y adiciones del motor.

1.-GENERAL.

El Reglamento Técnico del CCK 2026 sustituye al Reglamento Técnico del CCK 2025. Está prohibido todo lo que no esté expresamente permitido en este reglamento técnico.

2.- EQUIPAMIENTO.

Ver Reglamento Deportivo de CCK de la FCA 2026.

3.- ESPECIFICACIONES TECNICAS

Para las categorías convocadas en el RD del CCK 2026 en su apartado 2.4 se aplicarán los siguientes reglamentos técnicos:

- Reglamento técnico específico MINI del CEK de RFEDA de 2026.
- Reglamento técnico específico JUNIOR del CEK de RFEDA de 2026.
- Reglamento técnico específico SENIOR del CEK de RFEDA de 2026.
- Reglamento técnico específico KZ del CEK de RFEDA de 2026.
- Reglamento técnico específico DD2 CMK de 2026.

4- SALVEDADES TECNICAS.

CATEGORIAS MINI, JUNIOR, SENIOR.

- 1- El Sistema de refrigeración será libre en su conjunto y permitiéndose únicamente como líquido refrigerante AGUA.
- 2- Será de libre elección la marca del motor de arranque y piñón de arrastre.
- 3- No está permitido el uso del silencioso.

CATEGORIA DD2.

1. Serán de libre elección la marca de: mangueras de agua y gasolina, motor de arranque, filtro de gasolina y batería.
2. Se podrá utilizar bloques y cilindros que hayan estado homologados. El resto del motor y componentes tendrá que estar acorde a reglamento técnico del año en curso.