

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO – SENIOR

En caso de duda o interpretación, prevalecerá la normativa del Reglamento Técnico CIK y los anexos publicados.

1) CLASIFICACIÓN Y DEFINICIÓN

1.1. Clasificación: Artículo 1.1 del Reglamento Técnico de la CIK-FIA.

1.2. Definición: Artículo 1.2 del Reglamento Técnico de la CIK-FIA

2) PRESCRIPCIONES GENERALES

2.1. General: Artículo 2.1 del Reglamento Técnico de la CIK-FIA

3) KART Y EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

3.1. Seguridad del Kart: Artículo 3.1 del Reglamento Técnico de la CIK-FIA.

3.2. Equipo de Seguridad: Artículo 3.2 del Reglamento de la CIK-FIA.

4) CHASIS

Homologados CIK , R.F.E. de A. O FAPA

4.1. Fichas de homologación

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

Del mismo modo, serán válidos aquellos chasis con homologación que ya no este en vigor, siempre y cuando se respeten todas las medidas de seguridad exigibles actualmente

5) MOTORES

5.1. General

Categoría X30 SENIOR: IAME - X30 RL 125cc TAG - (125cc- Embrague centrifugo en seco refrigerado por agua TAG).

Cualquier modificación en el motor y/o en sus accesorios, si no es expresamente autorizada, está prohibida. Se considera como modificación cualquier acción de cambiar el aspecto y dimensiones de una pieza original inicial. Cualquier modificación y / o instalación que tenga como consecuencia alterar una dimensión y/o su posibilidad de control están estrictamente prohibidas. El Competidor es responsable de la conformidad de su propio material.

5.2. Las fichas de homologación de los motores son las siguientes:

/ “254Q” Parilla 125 cc X30 LIMIT. 1600

/ “293”E” Carburettor TRYTON HB27-C

5.3. Sólo el 125cc RL Tag IAME X30, original y estrictamente de acuerdo con la ficha técnica del fabricante (características técnicas, tamaños, pesos, diagramas con las tolerancias establecidas por el fabricante) es admitido. Las fotos en las fichas de homologación originales son también válidas para identificar el motor y los recambios.

5.4. Los motores deberán estar provistos de su número de serie original.

No se permite la modificación, mejora, pulido, adición o eliminación de material de cualquier parte del motor. Cada parte interna o externa del motor tiene que ser instalada en su posición original y funcionando de acuerdo con las especificaciones de diseño originales.

5.5. IMPORTANTE: Las tolerancias indicadas en ficha de homologación son necesarias para comprender todo el mecanizado, montaje y correcta instalación. No obstante, no se permite ninguna intervención en el motor, incluso si las dimensiones características después de su intervención siguen estando dentro de las tolerancias prescritas.

5.6. Cualquier afinación está prohibida: los valores mínimo y máximo de las cotas del motor, así como y el volumen de la cámara de combustión tienen que ser medidos de acuerdo con el Reglamento Técnico CIK.

5.7. Tablas de diagramas y volumen

	IAME X30
ESCAPE	177,5º Maximo
TERCER TRANSFER	127º ± 2º
TRANSFER LATERALES	126º ± 2º
VOLUMEN CAMARA COMBUSTION	9,7 cc Minimo con inserto CIK

Ficha de Homologación «254Q» - lectura angular insertando una galga medida 0.2x5mm

5.8. Culata

5.8.1. La culata tiene que ser estrictamente original. Sólo se permite la reparación de la rosca por medio de un helicoil M14 x1,25 de la misma longitud que la rosca original. El cuerpo de la bujía se aprieta sobre el plano de la culata y no debe sobresalir de la parte superior de la cúpula de la cámara de combustión.

5.8.2. El Squish (la distancia entre el pistón y la culata) debe ser de 0,9 mm como mínimo en todos los puntos. El espesor del alambre de estaño (50% mínimo de estaño) que se utiliza para la medición del squish debe tener un diámetro de 1,5mm. Las mediciones deben ser tomadas con el motor en condiciones de carrera, en cualquier momento durante el evento.

La galga original de IAME. ATT-025/1 es la referencia para medir el perfil de la cabeza del cilindro. La forma de la galga debe coincidir con el perfil de la cúpula, el área de desplazamiento de la mezcla y el plano de la junta.

5.9. Cilindro

Sólo el cilindro original puede ser utilizado. El pulido, arenado, el recorte o los ajustes no están permitidos. Sólo se permite el rectificado. En caso de duda, la forma y la altura de los transfers tienen que ser comparados con el cilindro del motor demuestra. El tratamiento térmico o tratamiento de la superficie está prohibido. El ajuste se permite sólo por medio de la sustitución de la junta del cilindro. Sólo se permiten juntas de cilindro con un espesor mínimo de 0,20 mm +/- 0,5 mm iguales a la original.

La galga original de IAME. ATT-025/2 es la referencia para medir el perfil de los transfers del cilindro.

A partir de la serie n. M3521 / B3059 los motores X30 están equipados con un cilindro marcado, como se muestra en la ficha de homologación:

Motores con el número de serie antes de M3521/B3059 pueden ser equipados con el cilindro marcado.

Motores con el número de serie después de M3521/B3059 no pueden ser equipados con el cilindro más antiguo no marcado.

5.10. Carter, cigüeñal, biela y muñequilla

Estrictamente original y sin ninguna modificación. Solamente la jaula cabeza biela original (X30125431), arandelas originales (X30125436) y jaula pie biela (E-10440) están permitidas.

5.11. Rodamientos

Se permiten las jaulas de acero y plástico. Solamente los rodamientos de bolas del cigüeñal estrictamente originales (6206, C3 o C4) y rodamientos de bolas del eje equilibrador (6202, C3 o C4 y 6005, C3 o C4) son admitidos. Los rodamientos de bolas con contacto oblicuo, están prohibidos. Sólo los rodamientos con bolas y pistas de acero son autorizados (los de cerámica están prohibidos).

5.12. Pistón, segmento y bulón

Estrictamente original, sin ninguna modificación, de acuerdo con la ficha técnica.

5.13. Admisión

El conjunto formado por la tobera de admisión/goma del filtro con espuma/cuerpo del silencioso de admisión debe de ser instalado en su posición original, conservando todas sus características, medida y funciones originales en todo momento no estando permitido, por tanto, ningún corte, doblado, taladrado o cualquier forma de instalación que las altere.

La utilización de los filtros de malla en los conductos de admisión es opcional.

5.14. Caja de láminas

Estrictamente original sin ninguna modificación. No se permite mecanizar los planos de las juntas. Tornillos libres. Se permite la tapa de láminas original sin ninguna modificación.

5.15. Láminas

Sólo las láminas de fibra de vidrio o de carbono originales marcado IAME (min. 0,24 mm de espesor) están permitidas. La mezcla de láminas de fibra de carbono y fibra de vidrio está prohibida.

5.16. Carburador

Sólo el carburador Tryton HB27-C (Venturi máx. Diam. 26 mm) que se suministra junto con el motor en su configuración original (la misma marca, el mismo modelo, misma referencia) será admitido. Sólo los accesorios suministrados junto con el carburador original, están permitidos, a excepción de: diafragmas, juntas de diafragma y el muelle del paso de aguja, que son libres.

El paso con aguja solo puede estar remplazado por uno de los siguientes:

- IAME original 10939-R51 paso de aguja sin junta de reten
- IAME original 10948-R18 paso de aguja con junta de reten

Mezclar piezas de los dos kits de paso de aguja está prohibido. El posicionamiento del carburador (es decir, con la bomba en la parte superior o en la posición inferior) es libre.

El filtro de aire debe ser idéntico al original suministrado junto con el motor (misma marca, el mismo modelo, misma referencia) con tubos de admisión de máx. 22mm de diámetro.

Las rejillas protectoras son opcionales.

La goma del filtro con espuma que conecta el filtro de aire con la entrada del carburador es obligatoria y tiene que ser instalada y en cumplimiento de la ficha de homologación.

Cualquier sistema de inyección y / o pulverización está prohibido.

En caso de duda el carburador debe ser comparado con el carburador de muestra.

5.17. Embrague

El embrague centrífugo debe enganchar a un máximo de 4.000 RPM moviendo el kart con piloto a bordo, y en condiciones de carrera. El embrague debe de estar completamente activo a un máximo de 6.000 RPM en cualquier condición. Esta medida se puede comprobar eventualmente con los instrumentos adecuados. Cada piloto será responsable del estado de

desgaste y limpieza de las piezas del embrague y fricción del mismo, ya que el correcto funcionamiento del embrague podría ser revisado en cualquier momento del evento, e incluso después de cada fase.

5.18. Encendido

5.18.1. Sólo encendidos originales, ya sea digital SELETTRA o PVL digital son permitidos, sin ninguna modificación. Los verificadores técnicos, a raíz de una decisión de los Comisarios Deportivos tienen derecho a pedir la sustitución de todo el sistema de encendido o parcialmente en cualquier momento antes de comenzar la carrera.

5.18.2. Sólo el CDI tipo caja electrónica "C" (16.000 RPM) se permite y debe ser fijado en el chasis. Las marcas en la caja electrónica son obligatorias y deben ser claramente visibles sin tener que desmontar la caja electrónica. Cubrir con pegamento o cinta adhesiva está prohibido.

Están prohibidas las modificaciones relativas a la fijación del estator, la forma y el espesor de la chaveta del rotor y las ranuras del rotor el cigüeñal y los tornillos de fijación. La batería debe de ser fijada al chasis y siempre conectada al sistema de encendido.

5.19. Bujía

5.19.1. Solo las siguientes bujías NGK, estrictamente originales y sin ninguna modificación están permitidas:

B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG – BR9EIX - BR10EIX

5.18.1. La bujía debe estar instalada con su arandela original.

5.18.2. La parte que recubre el electrodo central no debe sobrepasar el cuerpo de la bujía y la longitud del cuerpo de bujía en si será de un máximo de 18.5 mm.

5.18.3. Pipa de bujía original, entregada con el motor.

5.20. Escape

5.19.1. Sólo el silenciador y el colector original que se suministran con el motor están permitidos y deben mantenerse estrictamente originales y en cumplimiento con la ficha de homologación, por lo tanto, ninguna modificación en la estructura o en las dimensiones está permitida. Las operaciones de perforación y soldadura en el colector sólo se permiten para instalar una sonda de temperatura.

5.19.2. Para modificar la longitud de escape sólo se puede realizar mediante la modificación de la longitud del flexo.

En cualquier caso, el sistema de escape debe estar en conformidad con la medida fonométrica.

5.21. Refrigeración

El sistema de refrigeración debe estar en su configuración original: sólo un radiador IAME original (p.n. T-8000B), sólo una bomba de agua original simple IAME (p.n. T-8202) será permitido y con conformidad con la ficha de homologación. El número de soportes de apoyo del radiador no está limitado. Sólo termostatos originales simples o By Pass IAME se permiten y su uso es opcional. Sólo se permite el agua sin otros aditivos para la refrigeración. Las tapas de radiadores, yasean adhesivas o mecánicas están permitidas, pero no deben ser extraíbles cuando el kart está en movimiento. Los tubos de agua deben de ser originales como los entregados con el motor. Las correas entre la bomba de agua y el eje trasero son libres.

5.22. Arranque

El motor está provisto de un motor de arranque eléctrico equipado. El sistema original de arranque debe de estar instalado con todos sus componentes y conectado correctamente.

5.23. Piñones

Solamente los piñones originales IAME de Z10, Z11, Z12 o Z13 están permitidos.

6) NEUMÁTICOS

Neumáticos: de 5" homologados CIK.

7) PESOS

Mínimo en orden de marcha: 158 kg.

8) ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA

Está autorizado todo sistema de adquisición de datos, de acuerdo con el Art. 2.24 de las prescripciones generales.

La Telemetría está prohibida.

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

9) MATERIAL UTILIZABLE

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

- Chasis: 1 (**)

- Motores: 2

- Juegos neumáticos slick: 1 juegos (2 neumáticos delanteros y 2 neumáticos traseros).(*)

- Juegos neumáticos lluvia: 1 juegos (2 neumáticos delanteros y 2 neumáticos traseros).(*)

(*) Los juegos de neumáticos contarán con un comodín (1 neumático delantero, 1 Neumático Trasero), solo en el caso de incidente y ante la imposibilidad manifiesta de no reparación y previa autorización de los CCDD o CCTT en su caso.

(**) 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 competidor podrá solicitar la sustitución del chasis, exclusivamente una por piloto y por prueba, siempre por uno de la misma marca, modelo y especificaciones técnicas que el verificado inicialmente, previa petición escrita a los Comisarios

Técnicos, quienes procederán a una revisión técnica del mismo y determinarán si procede su sustitución.