



FEDERACION GALEGA
DE AUTOMOBILISMO



XUNTA
DE GALICIA

VICEPRESIDENCIA SEGUNDA E
CONSELLERÍA DE PRESIDENCIA,
XUSTIZA E DEPORTES



REGULAMENTO TÉCNICO X30 JUNIOR

O presente Regulamento Técnico X-30 Junior, xunto co Regulamento Técnico Xeneral do Campionato de Galicia de Karting 2023 será de obrigado cumprimento en todas e cada unha das probas do Campionato de Galicia de Karting 2023.

En caso de dúbida ou interpretación, prevalecerá a normativa do Regulamento Técnico CIK e os anexos publicados.

1) CLASIFICACIÓN E DEFINICIÓN

1.1 Clasificación: Artigo 1.1 do Regulamento Técnico da CIK-FIA.

1.2 Definición: Artigo 1.2 do Regulamento Técnico da CIK-FIA.

2) PRESCRICIÓN XERAIS

2.1 Xeneral: Artigo 2.1 do Regulamento Técnico da CIK-FIA.

3) KART E EQUIPAMENTO DE SEGURIDADE

3.1 Seguridade do Kart: Artigo 3.1 do Regulamento Técnico da CIK-FIA.

3.2 Equipo de Seguridade: Artigo 3.2 do Regulamento da CIK-FIA.

4) CHASIS.- Chasis Homologados CIK ou RFEDA e/o con homologación caducada a condición de que estes respecten a súa Ficha de homologación pertinente, aínda que este fóra de data homologación e os debuxos técnicos esixidos nos Regulamentos da Federación Galega de Automobilismo.

4.1 Fichas de homologación.- Deberase estar en posesión da mesma, caducada ou en vigor, no caso de que os Comisarios Técnicos requíranla.

4.2 Depósito.- A capacidade mínima do depósito será de 8 litros.

4.3 Pontón traseiro.- Serán admitidos os modelos anteriores á nova norma, tendo que atender en caso de verificación do chasis o debuxo técnico Nº 2 b.

5) MOTORES.- TODOS Os MOTORES DEBERÁN MONTAR POLO MENOS DÚAS PORCAS NA CULATA, ALONGADAS E FURADAS, CO FIN DE FACILITAR Aos COMISARIOS TÉCNICOS POSIBLES TAREFAS DE PRECINTAJE.

5.1 Xeneral.- Categoría X30 JUNIOR: IAME - X30 125cc RL Etiqueta - (125cc- Embrague centrífugo en seco refrixerado por auga ETIQUETA) JUNIOR (con Restrictor). Calquera modificación ou adición no motor e nos seus accesorios, se non é expresamente autorizada, está prohibida. Considérase como modificacións calquera acción que modifique o aspecto e dimensións iniciais dunha parte orixinal. Calquera modificación e/o instalación tendo como consecuencia a alteración dunha dimensión e/o sobre a súa posibilidade de control están estritamente prohibidas. O concursante é responsable da conformidade do seu equipamento.

5.2 As fichas de homologación dos motores son as seguintes:

• 14/12/21 Non 254/W Motor IAME X-30 125 cc RL-C ETIQUETA V e/o denominación 2023

• 31/10/19 nº 348/B Carburador Tillotson HW-27 e/o segundo denominación 2023

5.3 Só o IAME X30 125cc-RL-ETIQUETA, orixinal e estritamente #de acordo con a ficha do fabricante (aspectos técnicos, medidas, pesos, diagramas coas tolerancias prescritas polo fabricante) é admitido. As imaxes na ficha de homologación son válidas para identificar o motor e os seus compoñentes.

5.4 Os motores deberán de ser provistos co seu número de serie orixinal. Non se poden modificar, mellorar, puír, engadir ou quitar material de ningunha parte do motor. Cada motor, interna ou externamente, ten que estar debidamente equipado coas súas pezas orixinais na posición e funcionamento #de acordo con as especificacións técnicas orixinais.

5.5 **IMPORTANTE:** As tolerancias indicadas en ficha de homologación son necesarias para comprender todo o mecanizado, montaxe e correcta instalación. Con todo, non se permite ningunha intervención no motor, mesmo se as dimensións características despois da súa intervención seguen estando dentro das tolerancias prescritas.

5.6 Calquera afinación está prohibida: os valores mínimo e máximo das cotas do motor, así como o volume da cámara de combustión teñen que ser medidos #de acordo con o Regulamento

REGULAMENTO TÉCNICO X30 JUNIOR

Técnico CIK.

5.7 Diagramas e táboa de volumes

	IAME X30
ESCAPE	177,5° Máximo
TERCER TRANSFER	127° ± 2°
TRANSFER LATERALES	126° ± 2°
VOLUMEN CAMARA COMBUSTIÓN	9,7cc Mínimo con inserto CIK

Ficha de Homologación 14/12/21 Non 254/W Motor IAME X-30 125 cc RL-C ETIQUETA V e/o denominación 2023- lectura angular inserindo unha galga medida

0.2x5mm

5.8 Culata

5.8.1 A culata ten que ser estritamente orixinal. Só se permite a reparación da rosca por medio dun helicoil M14 x 1,25 da mesma lonxitude que a rosca orixinal. O corpo da buxía apértase sobre o plano da culata e non debe sobresaír da parte superior da cúpula da cámara de combustión.

5.8.2 O squish (a distancia entre o pistón e a culata) debe ser de 0,9 mm mínimo en todos os puntos. O espesor do arame de estaño (50% mínimo de estaño) que se utiliza para a medición do squish debe ter un diámetro de 1,5 mm. As medicións deberán tomarse co motor en condicións de carreira e a temperatura ambiente. A galga orixinal de IAME. ATT-025/1 é a referencia para medir o perfil da cabeza do cilindro. A forma de calibre debe coincidir co perfil da cúpula, a área de desprazamento da mestura e o plano da xunta.

5.9 Cilindro

Só se poden utilizar os cilindros orixinais conformes ás fichas de homologación do artigo 5.2. O pulido, arenado, o recorte ou os axustes non están permitidos. Só se permite o rectificad. En caso de dúbida, a forma e a altura dos transfers teñen que ser comparados co cilindro do motor da mostra. O tratamento térmico ou tratamento da superficie está prohibido. O axuste permítense só por medio da substitución da xunta do cilindro

Só permítense xuntas orixinais. O número de xuntas de cilindro non está limitado.

Non se admiten xuntas de culata.

A galga orixinal de IAME. ATT-025/2 é a referencia para medir o perfil dos transfers do cilindro.

A galga orixinal de IAME. ATT-035/1 é a referencia para levar a cabo a verificación visual das lumbreras de transferencia.

A partir da serie n. M3521 / B3059 os motores X30 están equipados cun cilindro marcado, como se mostra na ficha de homologación:

- Motores co número de serie antes de M3521/B3059 poden ser equipados co cilindro marcado.
- Motores co número de serie despois de M3521/B3059 non poden ser equipados co cilindro máis antigo non marcado.

5.10 Carter, cegoñal, biela e muñequilla

Estritamente orixinal e sen ningunha modificación. Soamente a gaiola cabeza biela orixinal (X30125431), arandelas orixinais (X30125436) e gaiola pé biela (E-10440) están permitidas.

5.11 Rodamentos.- Permítense as gaiolas de aceiro e plástico. Soamente os rodamentos de bólas do cegoñal estritamente orixinais (6206, C3 ou C4) e rodamentos de bólas do eixo equilibrador (6202, C3/C4/C4H e 6005, C3 ou C4) son admitidos. Os rodamentos de bólas con contacto oblicuo están prohibidos. Só os rodamentos con bólas e pistas de aceiro son autorizados (os de cerámica están prohibidos).

Alternativamente e en substitución dos rodamentos de bólas do cegoñal 6206, pódense usar os rodamentos de rodetes orixinais BC1-3342B con referencia da peza X30125397.

5.12 Pistón, segmento e bulón. Estritamente orixinal, sen ningunha modificación, #de acordo con a ficha técnica.

A galga orixinal de IAME. ATT-035/2 é a referencia para comprobar a forma da cabeza do pistón.

5.13 Admisión.- O conxunto formado pola tobera de admisión/goma do filtro con espuma/corpo do silencioso de admisión debe de ser instalado na súa posición orixinal, conservando todas as súas características, medida e funcións orixinais en todo momento non estando permitido, por tanto, ningún corte, dobrado, tradeado ou calquera forma de instalación que as altere.

REGULAMENTO TÉCNICO X30 JUNIOR

A utilización dos filtros de malla nos condutos de admisión é opcional.

5.14 Caixa láminas.- Estritamente orixinal sen ningunha modificación. Non se permite mecanizar os planos das xuntas. Parafusos libres. Permítese a tapa de láminas orixinal sen ningunha modificación.

O espesor das seguintes xuntas debe ser:

- Tapa de admisión a caixa de láminas: 0,8 mm +/- 0,3 mm.
- Caixa de láminas a cárter: 1,0 mm +/- 0,3 mm.

5.15 Láminas.- Só as láminas de fibra de vidro ou de carbono orixinais marcado IAME están permitidas. A mestura de láminas de fibra de carbono e fibra de vidro está prohibida.

5.16 Carburador.- Só o carburador Tillotson HW-27A (Venturi máx. Diam. 27 mm) que se fornece xunto co motor na súa configuración orixinal (a mesma marca, o mesmo modelo, mesma referencia) será admitido. Só os accesorios fornecidos xunto co carburador orixinal están permitidos.

O paso con agulla só pode estar remplazado por un dos seguintes:

- ✓ IAME orixinal 10939-R51 paso de agulla sen xunta de reten
- ✓ IAME orixinal 10948-R18 paso de agulla con xunta de reten

Mesturar pezas dos dous kits de paso de agulla está prohibido. O posicionamento do carburador (é dicir, coa bomba na parte superior ou na posición inferior) é libre.

O espesor da xunta de carburador debe ser: 1,0 mm +/- 0,3 mm.

O filtro de aire debe ser idéntico ao orixinal fornecido xunto co motor (mesma marca, o mesmo modelo, mesma referencia) con tubos de admisión de máx. 22mm de diámetro.

As reixas protectoras son opcionais.

A goma do filtro con espuma que conecta o filtro de aire coa entrada do carburador é obrigatoria e ten que ser instalada e en cumprimento da ficha de homologación.

Calquera sistema de inxección e / ou pulverización está prohibido.

A galga orixinal de IAME. ATT-035/2 é a referencia para comprobar o conduto de admisión do carburador. A forma da galga debe coincidir co perfil do conduto de entrada.

En caso de dúbida o carburador debe ser comparado co carburador mostra.

Os peiraos e membranas do carburador son libres.

5.17 Embrague.- O embrague centrífugo debe axustar a un máximo de 4.000 RPM movendo o kart con piloto a bordo, e en condicións de carreira. O embrague debe de estar completamente axustado a un máximo de 6.000 RPM en calquera condición. Esta medida pódese comprobar eventualmente cos instrumentos adecuados. Cada piloto será responsable do estado de desgaste e limpeza das pezas do embrague e fricción do mesmo, xa que o correcto funcionamento do embrague podería ser revisado en calquera momento do evento, e mesmo despois de cada fase.

A galga orixinal de IAME. ATT-047/4 é a referencia para comprobar a campá de embrague. A ferramenta non deberá entrar dentro da campá do embrague en posición perpendicular con respecto ao eixo da campá de embrague.

O embrague deberá ser conforme ao disposto na ficha de homologación.

5.18 Aceso

5.18.1 Só acesos orixinais, xa sexa dixital Selettra Dixital "K" or Selettra Dixital "S" son permitidos, sen ningunha modificación. Os verificadores técnicos, por mor dunha decisión dos Comisarios Deportivos teñen dereito a pedir a substitución de todo o sistema de aceso ou parcialmente en calquera momento antes de comezar a carreira.

5.18.2 Só o CDI tipo caixa electrónica "C" (16.000 RPM) permítese e debe ser fixado no chasis. As marcas na caixa electrónica son obrigatorias e deben ser claramente visibles sen ter que desmontar a caixa electrónica. Cubrir con pegamento ou cinta adhesiva está prohibido.

Están prohibidas as modificacións relativas á fixación do estator, a forma e o espesor da chaveta do rotor, as ranuras do rotor, o cegoñal e os parafusos de fixación. A batería debe de ser fixada ao chasis e sempre conectada ao sistema de aceso.

REGULAMENTO TÉCNICO X30 JUNIOR

A galga orixinal de IAME. ATT-035/7 é a referencia para comprobar a posición correcta da marca de referencia no motor para a fase.

5.19 Buxía

5.19.1 Só as seguintes buxías NGK, estritamente orixinais e sen ningunha modificación están permitidas:

B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG - BR9EIX - BR10EIX - R6254E-105
- R6252K-105.

5.19.2 A buxía debe estar instalada coa súa arandela orixinal.

5.19.3 A parte que recubre o eléctrodo central non debe exceder o corpo da buxía e a lonxitude do corpo de buxía en se será dun máximo de 18,5 mm.

5.19.4 Pipa de buxía orixinal, entregada co motor.

5.20 Escape

5.20.1 Só o silenciador e o colector orixinal que se fornecen co motor están permitidos e deben manterse estritamente orixinais e en cumprimento coa ficha de homologación, por tanto, ningunha modificación na estrutura ou nas dimensións está permitida.

O conxunto formado polo colector de escape, a xunta de escape e o conduto do escape debe de ser totalmente estanco, sen presentar fugas ou perdas (xunta en bo estado, porcas ben apertadas, etc)

O sistema de escape debe estar en conformidade coa medida fonométrica.

5.21 Refrixeración.- O sistema de refrixeración debe estar na súa configuración orixinal. Só poderase utilizar conformes á ficha de homologación:

- Un radiador orixinal IAME (pn T-8000B ou T-8001).
- Unha soa bomba de auga (aluminio ou plástico negro ou azul).
- Unha soa polea de bomba de auga (aluminio ou plástico negro ou azul).
- A combinación de aluminio e plástico está prohibida, a polea e bomba de auga serán do mesmo material.

O número de soportes de apoio do radiador non está limitado. Só termóstatos orixinais simples ou By Pass IAME permítense e o seu uso é opcional.

Permítese o baleirado do termóstato de orixe reflectida na ficha de homologación.

Só se permite a auga sen outros aditivos para a refrixeración. As tapas de radiadores xa sexan adhesivas ou mecánicas están permitidas, pero non deben ser extraíbles cando o kart está en movemento. Os tubos de auga deben de ser orixinais como os entregados co motor.

As correas entre a bomba de auga e o eixo traseiro son libres, pero deben estar instaladas correctamente nas poleas orixinais IAME.

5.22 Arranque.- O motor está provisto dun motor de arranque eléctrico equipado. O sistema orixinal de arranque debe de estar instalado con todos os seus compoñentes e conectado correctamente. Outras opcións reflectidas na ficha de homologación son igualmente válidas.

O uso dun arrancador externo está autorizado.

5.23 Piñóns.- Soamente os piñóns orixinais IAME de Z10, Z11, Z12 ou Z-13 están permitidos.

6) SISTEMA DE FREOS.- Queda prohibido todo uso dun sistema de freo dianteiro.

7) PNEUMÁTICOS.- Pneumáticos: de 5" homologados CIK, autorizados e marcados segundo Art. 25.9 Regulamento Deportivo do Campionato de Galicia de Karting 2023.

8) PESOS.- Mínimo en orde de marcha: 145 kg.

9) ADQUISICIÓN DE DATOS E TELEMETRÍA.- Está autorizado todo sistema de adquisición de datos, #de acordo con o Art. 2.24 das prescricións xerais. A

REGULAMENTO TÉCNICO X30 JUNIOR

Telemetría está prohibida. Todo sistema de comunicación por radio entre pilotos en pista e calquera entidade está prohibido.

10) MATERIAL UTILIZABLE.- Por cada proba e piloto rexistrado, os concursantes poderán utilizar, dentro da normativa vixente, como máximo o seguinte material:

- Chasis: 1 (*)
- Motores 2 (**)
- Xogos Pneumáticos Slicks 1 Xogo + 2 comodíns (1 dianteiro e 1 traseiro)
- Xogos Pneumáticos Choiva 1 Xogo + 2 comodíns (1 dianteiro e 1 traseiro)

(*) No caso dun incidente constatado durante a proba e #ante unha imposibilidade manifesta de reparación do chasis verificado, será posible solicitar a substitución do chasis aos Comisarios Técnicos.

O concursante poderá solicitar a substitución do chasis, exclusivamente una por piloto e por proba, sempre por un da mesma marca, modelo e especificacións técnicas que o verificado inicialmente, previa petición escrita aos Comisarios Técnicos, quen procederá a unha revisión técnica do mesmo e determinarán se procede a súa substitución.

(**) O concursante poderá solicitar a substitución do motor marcado como número 1 polo marcado como número 2 (ou reverter o cambio), previa petición escrita aos Comisarios Técnicos, quen informará puntualmente ao Colexio de Comisarios Deportivos.

11) O material utilizado polos comisarios técnicos da Federación Galega de Automobilismo considérase válido pairas as verificacións técnicas sen que poidan ser obxecto de reclamación algunha.

12) ANEXOS Ao REGULAMENTO

ANEXO 1: ficha de homologación 14/12/21 Non 254/W Motor IAME X-30 125 cc RL-C ETIQUETA V e/o denominación 2023 (uso obrigatorio do restrictor específico para Junior)

ANEXO 2: ficha de homologación 31/10/19 n° 348/B Carburador Tillotson HW-27 e/o segundo denominación 2023