

REGULAMENTO TÉCNICO MINI

O presente Regulamento Técnico Mini, 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 de Automobilismo de Galicia. Permítese o uso de lamias de magnesio.

O ancho máximo do eixo traseiro, medido sobre a parte máis externa da lamia ou pneumático, establécese en 1100 mm. Eixo traseiro debe ter un diámetro de 30 mm.

4.1 Fichas de Homologación. Deberase estar en posesión da mesma, caducada ou en vigor, no caso de que os

Comisarios técnicos requíranos.

4.2 Depósito. A capacidade mínima do depósito será de 3 litros, e deberá de ser extraíble.

4.3 Pontón traseiro.

1 Serán admitidos os modelos anteriores á nova norma, tendo que atender en caso de verificación do chasis o debuxo técnico N° 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 MINI: IAME WATERSWIFT 60CC (60cc- Embrague centrífugo en seco refrixerado por auga).

Calquera modificación ou adición no motor e nos seus accesorios, se non é expresamente autorizada, está prohibida. Considérase como modificación 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. Os comisarios técnicos teñen o dereito de levar a cabo controis técnicos nos compoñentes, ata o punto de podelos deixar inservibles. Seguindo un control que conleve que a peza sexa inservible, neste caso, será reembolsado só se se atopa no seu estado orixinal. No caso das partes decretadas inservibles como resultado das inspeccións técnicas sexan ditaminadas como non orixinais, non será reembolsables. En caso de controversia durante os controis técnicos, os comisarios poden decretar que a peza en cuestión sexa precintada e enviada a IAME S.p.A. Os controis técnicos poden ser levados a cabo nos motores, en condicións de carreira, en calquera momento do evento.

5.2 As fichas de homologación dos motores son as seguintes:

- 03/11/21 Non 364/F Motor IAME X-30 Waterswift 60cc ETIQUETA e/o denominación 2023
- 03/11/21 Non 364/F Carburador Tillotson HW-31A e/o denominación 2023

5.3 Só o motor IAME WATERSWIFT 60CC 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.

REGULAMENTO TÉCNICO MINI

5.4 Os motores deberán de ser provistos co seu número de serie orixinal. Non se pode 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 Técnico CIK.

5.7 Diagramas e táboa de volumes

	IAME X30 Waterswift 60cc TaG
ESCAPE	157° Máximo
TRANSFER LATERALES	116° ± 2°
ADMISIÓN	145 máximo
VOLUMEN CAMARA COMBUSTIÓN	6,5 cc mínimo, con inserto CIK

- Ficha de Homologación 03/11/21 Non 364/F Motor IAME X-30 Waterswift 60cc ETIQUETA e/o denominación 2023, lectura angular inserindo unha galga de 0.2mm x 5mm

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 0,75 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.10215 é a referencia para medir o perfil da culata e a cámara de combustión. 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 o cilindro orixinal pode ser utilizado. O pulido, arenado, o recorte ou os axustes non están permitidos. Só se permite o rectificando. 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.

Só permítense unha única xunta orixinal de 0.40mm +/- 0.05. Non se admiten xuntas de culata.

A galga orixinal de IAME. ATT-005 é a referencia para medir a distancia do límite superior do cilindro coas lumbreras de admisión e escape. A galga orixinal de IAME. ATT-018 é a referencia para levar a cabo a verificación visual de todas as lumbreras de transferencia.

A galga ATT.043/1 é a referencia para o control do ángulo de admisión ao cilindro. Non se permite o descamisado do cilindro.

5.10 Carter, cegoñal, biela e muñequilla. Só se permite a utilización da gaiola de cabeza de biela IAME B-10431, as arandelas de biela IAME E-38436 e a gaiola de pé de biela IAME A-60440, todas elas estritamente orixinais e sen ningunha modificación

5.11 Rodamientos e reténs. Soamente os rodamientos de bólas do cegoñal estritamente orixinais (6204, C4) (IAME: 10400-D) son admitidos. Os rodamientos de bólas con contacto oblicuo están prohibidos. Só os rodamientos con bólas e pistas de aceiro son autorizados (os de cerámica están prohibidos). Todos os rodamientos nos que non sexa visible o número de referencia, como se describe neste apartado, están prohibidos. Os reténs dos rodamientos do cegoñal deberán ser os orixinais.

5.12 Pistón, segmento e bulón. Estritamente orixinal, prohibida calquera modificación realizada no pistón, #de acordo con a ficha técnica. A galga orixinal de IAME. ATT-020 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.

O único filtro de aire autorizado é o orixinal IAME, modelo MINI SWIFT, coa homologación CSAI 01/SA/14 pero coa obrigação de montar a goma filtro con espuma, referencia IAME 10751-A

REGULAMENTO TÉCNICO MINI

5.14 Carburador. Só o carburador Tillotson HW-31A (Venturi máx. Diam. 17,15 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 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 e sempre orixinal.

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, como consta na ficha como alternativa, aínda que o seu uso é obrigatorio. Calquera sistema de inxección e / ou pulverización está prohibido. En caso de dúbida o carburador debe ser comparado co carburador mostra.

5.15 Embrague. O embrague centrífugo debe axustar a un máximo de 4.500 RPM movendo o kart con piloto a bordo, e en condicións de carreira. O embrague debe de estar completamente axustado a un máximo de 6.500 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. O uso da xunta tórica ref. A-60565 do conxunto de embrague é obrigatoria. A galga orixinal de IAME. ATT-043 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.

5.16 Aceso

5.16.1 Só acesos orixinais (ref. IAME A-61951) 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.

5.16.2 Non se permite separar a tapa do aceso co fin de refrixerar o aceso.

5.16.3 Só a bobina orixinal permítese, (IAME A-61955). 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.

5.16.4 A batería é libre

5.17 Bujía

5.17.1 Só as seguintes buxías NGK, estritamente orixinais e sen ningunha modificación están permitidas: B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG

5.17.2 A bujía debe estar instalada coa súa arandela orixinal.

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

5.17.4 Pipa de bujía orixinal, entregada co motor, (referencia IAME 10544).

5.18 Escape

5.18.1 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. As operacións de perforación e soldadura no colector só se permiten para instalar unha sonda de temperatura. 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)

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

- Un radiador orixinal IAME (p.n. T-8601).

- Unha soa bomba de auga, só é autorizada a de aluminio orixinal, sen ningunha modificación posible.

- Unha soa polea de bomba de auga, só é autorizada a de aluminio orixinal, sen

ningunha modificación posible

O número de soportes de apoio do radiador non está limitado. Só termostatos orixinais simples ou By Pass IAME permítese e o seu uso é opcional. Permítese o baleirado do termostato 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.

REGULAMENTO TÉCNICO MINI

5.20 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.

5.21 Piñóns. Soamente os piñóns orixinais IAME de Z10, Z11 están permitidos.

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

7) PNEUMÁTICOS. Pneumáticos: de 5" homologados CLK, autorizados e marcados segundo Art. 25.9

Regulamento Deportivo do Campionato de Galicia de Karting 2023.

8) PESOS. Mínimo en orde de marcha: 110 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 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 F.G. DE A. considérase válido pairas as verificacións técnicas sen que poidan ser obxecto de reclamación algunha.

12) ANEXOS Ao REGULAMENTO. Os seguintes anexos considéranse parte integrante dos regulamentos:

ANEXO 1: ficha de homologación 03/11/21 Non 364/F Motor IAME X-30 Waterswift
60cc ETIQUETA e/o denominación 2023

ANEXO 2: ficha de homologación 03/11/21 Non 364/F Carburador Tillotson HW-31A e/o denominación
2023

13) Soamente baixo consentimento expreso e específico de cada peza autorizarase a utilizar pezas non orixinais, ben por falta de subministración orixinal ou calquera razón que o Organizador estime oportuno en cada circunstancia.