

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO JUNIOR

Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación
CD 08.11.2023	10	01.01.2024
CD 07.02.2024	5.2 11	Inmediata

El presente Reglamento Técnico Específico JUNIOR, junto con el Reglamento Técnico Nacional de los Campeonatos, Copas Trofeos y Challenges de España de Karting, será aplicable al Campeonato de España JUNIOR y para todas las pruebas estatales de la categoría.

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 o RFEDA.

4.1 Fichas de homologación

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

4.2 Depósito

La capacidad mínima del depósito será de 8 litros.

5) MOTORES

5.1 General

Categoría X30 JUNIOR: IAME - X30 125cc RL Tag - (125cc- Embrague centrifugo en seco refrigerado por agua TAG) JUNIOR (con Restrictor).

Cualquier modificación o adición en el motor y en sus accesorios, si no es expresamente autorizada, está prohibida. Se considera como modificaciones cualquier acción que modifique el aspecto y dimensiones iniciales de una parte original. Cualquier modificación y/o instalación teniendo como consecuencia la alteración de una dimensión y/o sobre su posibilidad de control están estrictamente prohibidas. El concursante es responsable de la conformidad de su equipamiento.

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

- 22/11/22 N° 254/X 20/11/23 N°254/Y Motor IAME X-30 125 cc RL-C TaG V
- 31/10/19 N° 348/B 05/10/23 N°348/C Carburador Tillotson HW-27A.

5.3 Solo el IAME X30 125cc-RL-TaG, original y estrictamente de acuerdo con la ficha del fabricante (aspectos técnicos, medidas, pesos, diagramas con las tolerancias prescritas por el fabricante) es admitido. Las imágenes en la ficha de homologación son válidas para identificar el motor y sus componentes.

5.4 Los motores deberán de ser provistos con su número de serie original.

No se pueden modificar, mejorar, pulir, añadir o quitar material de ninguna parte del motor. Cada motor, interna o externamente, tiene que estar debidamente equipado con sus piezas originales en la posición y funcionamiento de acuerdo con las especificaciones técnicas 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 el volumen de la cámara de combustión tienen que ser medidos de acuerdo con el Reglamento Técnico CIK.

5.7 Diagramas y tabla de volúmenes

	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 22/11/22 N° 254/X Motor IAME X-30 125 cc RL-C TaG V - 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 x 1,25 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 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 1,5 mm. Las mediciones deberán tomarse con el motor en condiciones de carrera y a temperatura ambiente. La galga original de IAME. ATT-025/1 es la referencia para medir el perfil de la cabeza del cilindro. La forma de calibre 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 se puede utilizar el cilindro original conforme a la ficha de homologación del artículo 5.2. El pulido, arenado, el recorte o los ajustes no están permitidos. Sólo se permite el rectificando. En caso de duda, la forma y la altura de los transfers tienen que ser comparados con el cilindro del motor de la muestra. 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.

Solo se permiten juntas originales. El número de juntas de cilindro no está limitado.

No se admiten juntas de culata.

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

La galga original de IAME. ATT-035/1 es la referencia para llevar a cabo la verificación visual de las lumbreras de transferencia.

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/C4/C4H 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).

Alternativamente y en sustitución de los rodamientos de bolas del cigüeñal 6206, se pueden usar los rodamientos de rodillos originales BC1-3342B con referencia de la pieza X30125397.

5.12 Pistón, segmento y bulón

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

La galga original de IAME. ATT-035/2 es la referencia para comprobar la forma de la cabeza del pistón.

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 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.

El espesor de las siguientes juntas debe ser:

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

5.15 Láminas

Sólo las láminas de fibra de vidrio o de carbono originales marcado IAME están permitidas. La mezcla de láminas de fibra de carbono y fibra de vidrio está prohibida.

5.16 Carburador

Sólo el carburador Tillotson HW-27A (Venturi máx. Diam. 27 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.

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 espesor de la junta de carburador debe ser: 1,0 mm +/- 0,3 mm.

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.

La galga original de IAME. ATT-035/2 es la referencia para comprobar el conducto de admisión del carburador. La forma de la galga debe coincidir con el perfil del conducto de entrada.

Los muelles y membranas del carburador son libres.

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

5.17 Embrague

El embrague centrífugo debe acoplar 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 acoplado 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.

La galga original de IAME. ATT-047/4 es la referencia para comprobar la campana de embrague. La herramienta no deberá entrar dentro de la campana del embrague en posición perpendicular con respecto al eje de la campana de embrague.

El embrague deberá ser conforme a lo dispuesto en la ficha de homologación.

5.18 Encendido

5.18.1 Sólo encendidos originales, ya sea digital Selettra Digital "K" or Selettra Digital "S" 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, 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.

La galga original de IAME. ATT-035/7 es la referencia para comprobar la posición correcta de la marca de referencia en el motor para la fase.

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 – R6254E-105 – R6252K-105.

5.19.2 La bujía debe estar instalada con su arandela original.

5.19.3 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.

5.19.4 Pipa de bujía original, entregada con el motor.

5.20 Escape

5.20.1 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.

El conjunto formado por el colector de escape, la junta de escape y el conducto del escape debe de ser totalmente estanco, sin presentar fugas o pérdidas (junta en buen estado, tuercas bien apretadas, etc)

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. Solo se podrá utilizar conformes a la ficha de homologación:

- Un radiador original IAME (pn T-8000B o T-8001).
- Una sola bomba de agua (aluminio o plástico negro o azul).
- Una sola polea de bomba de agua (aluminio o plástico negro o azul).
- La combinación de aluminio y plástico está prohibida, la polea y bomba de agua serán del mismo material.

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.

Se permite el vaciado del termostato de origen reflejado en la ficha de homologación.

Sólo se permite el agua sin otros aditivos para la refrigeración. Las tapas de radiadores ya sean 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, pero deben estar instaladas correctamente en las poleas originales IAME.

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. Otras opciones reflejadas en la ficha de homologación son igualmente válidas.

5.23 Piñones

Solamente los piñones originales IAME de Z10, Z11, Z12 o Z-13 están permitidos.

6) SISTEMA DE FRENOS

Queda prohibido todo uso de un sistema de freno delantero.

7) NEUMÁTICOS

Neumáticos: de 5" homologados CIK.

8) PESOS

Mínimo en orden de marcha: **145 kg.**

9) 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.

10) MATERIAL UTILIZABLE

Durante la prueba:

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:** 2 (*) juegos (4 neumáticos delanteros y 4 neumáticos traseros)
- **Juegos neumáticos lluvia:** 2 (*) juegos (4 neumáticos delanteros y 4 neumáticos traseros)

(*) Es obligatorio el uso de un único juego (2 neumáticos delanteros y 2 neumáticos traseros) para la jornada del sábado y otro juego diferente para el domingo, siempre dentro de las normas de los parques de servicio.

En caso de pinchazo o defecto de un neumático ya usado, este se podrá reemplazar por uno usado y en similares condiciones de desgaste.

Esta sustitución tendrá que solicitarse por escrito a los CCDD, que validarán el cambio previa aprobación del Delegado Técnico. Este cambio podrá acarrear una sanción a criterio de los CCDD. En cualquier caso, estos cambios mantendrán invariables los juegos marcados para cada día.

Adicionalmente, para los neumáticos de lluvia: En caso de disponer de un solo juego de neumáticos de lluvia que haya sido registrado para el sábado, pero este no haya sido utilizado, el concursante podrá solicitar los CCDD volver a marcar este juego para el domingo.

(**) 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 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.

(***) El concursante podrá solicitar la sustitución del motor, exclusivamente uno 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, informando puntualmente al Colegio de Comisarios Deportivos. La petición deberá atenderse a los siguientes plazos:

- Si se realiza antes de los entrenamientos Oficiales: 30 min antes del inicio de los entrenamientos
- Si se realiza antes de las Mangas Clasificatorias: 45 min antes del inicio de la Manga.
- Si se realiza antes de la Carrera: 60 min antes del inicio de la carrera.

Esta sustitución llevará aparejada una penalización, que estará establecida en el Anexo I al Reglamento Deportivo.

- ~~Si se realiza antes de los entrenamientos Oficiales: Anulación 3 mejores vueltas en los entrenamientos Oficiales cronometrados.~~
- ~~Si se realiza antes de las Mangas Clasificatorias: pérdida de 5 posiciones en la parrilla de salida de la Manga.~~
- ~~Si se realiza antes de la Carrera: pérdida de 5 posiciones en la parrilla de salida de la carrera.~~

11) ANEXOS AL REGLAMENTO

Los siguientes anexos se consideran parte integrante de los reglamentos:

ANEXO 1: ficha de homologación **22/11/22 N° 254/X** **20/11/23 N°254/Y** Motor IAME X-30 125 cc RL-C TaG V (uso obligatorio del restrictor específico para Junior).

ANEXO 2: ficha de homologación **31/10/19 N° 348/B** **05/10/23 N°348/C** Carburador Tillotson HW-27ª.