



REGLAMENTO TÉCNICO 2016 - PARTE 1

Reglamento Técnico de la parte 1 de 2: GENERAL

El Reglamento técnico CIK-FIA se aplica para el "X30 CHALLENGE COLOMBIA". El texto Inglés es la versión auténtica. El organizador de la serie "Opitas Kart Club" se reserva el derecho de emitir declaraciones adicionales relativas a las Normas Técnicas (previamente aprobados por la FEDEKART y la CIK-FIA) igualmente, la FEDEKART y la CIK-FIA entregarán las declaraciones a todos los competidores registrados a través de los boletines, en la reunión de la categoría, o enviado a la dirección que se detalla en el formulario de registro de eventos.

ARTÍCULO 1: CLASIFICACIÓN Y DEFINICIÓN

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

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

ARTÍCULO 2: PRESCRIPCIÓN GENERAL

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

ARTÍCULO 3: KART Y EQUIPO DE SEGURIDAD

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

3.2 Equipo de Seguridad: Artículo 3.2 del Reglamento Técnico de CIK-FIA

ARTÍCULO 4: PRESCRIPCIONES GENERALES KARTS GRUPO 2

4.1 Chasis: Artículo 5.1 del Reglamento Técnico de CIK-FIA

ARTÍCULO 5: DISPOSICIONES ADICIONALES DEL ORGANIZADOR

5.1 Verificaciones

Una verificación obligatoria se llevará a cabo antes del inicio. Debe ser posible identificar el equipo homologado por las descripciones técnicas (dibujos, dimensiones, etc.) en la ficha de homologación.

Para cualquier equipo usado, que ha sido homologado, cada competidor deberá ser capaz de presentar las fichas de homologación que identifican el equipo homologado.

5.2 Homologación de Chasis

El chasis ha de tener una validez de homologación CIK 2006 o más reciente, Los frenos delanteros no están permitidos en X30 Junior- SENIOR-MASTER. El Chasis para la categoría X30 Super Shifter debe tener una homologación CIK-FIA para karts Shifter. Los ejes traseros deberán tener una etiqueta de identificación específica de cada fabricante CIK-FIA (según el Reglamento Técnico de la CIK-FIA - Anexo N° 10) y el logotipo del fabricante no es obligatorio que este estampado o grabado en el exterior.

5.2.1 El kit de montaje de carenado delantero según dibujos CIK N. 2c y 2d será obligatorio en X30 Junior, X30 Senior, X30 Master y X30 Micro - Mini.

5.3 Cantidad de equipo (chasis)

Los pilotos podrán utilizar sólo un (1) chasis. Sin embargo, si se produce algún daño al chasis que fue examinado en la revisión pre carrera y si la opinión de los comisarios Técnicos es la no practicidad para reparar por tiempo, un chasis alternativo de la misma marca y modelo que el chasis dañado puede ser utilizado, con el fin de continuar la carrera.

5.4 Cantidad de equipos (motores)

Solamente 1(UN) motor pueden inscribir por piloto y categoría para revisión.

5.5 Combustible & Aceite

- a) El combustible no tendrá status de "Parque Cerrado".
- b) Será responsabilidad de cada competidor comprar su propia gasolina a partir de los entrenamientos libres hasta la final del domingo. La estación de servicio para comprar la gasolina, se hará constar en el Reglamento Particular del evento. Es obligatorio emplear solamente el combustible indicado en todas las sesiones oficiales.
- c) Los requerimientos especificados en estos reglamentos tiene como objeto, el uso de combustibles predominantemente, hechos con compuestos que normalmente se encuentran en el combustible comercial, y para prohibir el uso de compuestos químicos que aumentan la potencia.
- d) La gasolina sin plomo debe estar disponible en la bomba de combustible designada por el Organizador.
- e) La relación de mezcla de aceite será de 4% / 6%.
- f) Es prohibido la adición de cualquier producto químico líquido y/o aumentar la potencia de la gasolina. El Técnico /Organización, siguiendo una decisión de los Deportivos, hará el cambio / Reemplazo de cualquier pilotos y en cualquier momento de su gasolina.

Caso1-Si este fuera el caso, se les pedirá a los Participante / Pilotos para entrar en el parque cerrado sin gasolina en sus tanques, aquí se añadirá el combustible, sin costo alguno para el piloto.

Caso2-La Gasolina será cambiada sin previo aviso, sin costo alguno para el piloto. La gasolina cambiada será la que aparece en el reglamento particular de la prueba. Se recomienda que la evaluación de los combustibles en la pista se lleve a cabo utilizando una o todas de las siguientes pruebas:

- 1) DigatronDT-47FuelMeterTest.
- 2) Prueba de Gravedad Específica
- 3) Prueba de Solubilidad en agua

5.6 Lubricante

El aceite oficial para el campeonato X30 CHALLENGE COLOMBIA será dado en el reglamento particular de cada valida.

5.7 Neumáticos

5.7.1 Slick MICRO-MINI- X30 JUNIOR – SENIOR – MASTER – SUPER SHIFTER:

DUNLOP SLK DFM CIK F/Z M

Delanteras 10 x 4.50-5

Traseras 11 x 7.10-5

5.7.2 Slick NOVATOS PROMOCIONAL–MINI - MICRO

DUNLOP SLK DFM CIK F/Z M

Delanteras 10 x 4.50-5

Traseras 10 x 4.50-5

5.7.3 Neumáticos de lluvia para todas las categorías

DUNLOP KT: 4 W 13 CIK

Delanteras 10 x 4 .50-5

Traseras 11 x 6.50-5

NOTA: SI HAY ALGUN CAMBIO EN LA MARCA DE LAS LLANTAS LA ORGANIZACIÓN LA COMUNICARA CON ANTICIPACION.

5.7.4 Modificación de Neumáticos.

Cualquier modificación de un neumático está prohibido, en todas las categorías, la calefacción y la refrigeración de los neumáticos por cualquier método, y / o remodelado o el tratamiento de los neumáticos con cualquier sustancia química está prohibido.

El dispositivo de medición MiniRAE Lite de la empresa «RAE Systems Inc. (EE.UU.)» se utilizará en los entrenamientos, Calentamientos, mangas y final para comprobar que los neumáticos estén en conformidad con los reglamentos.

La medición de VOC de los neumáticos no puede superar el valor máximo de ppm bajo ninguna circunstancia.

Nota: la contaminación de los neumáticos, por ejemplo, por spray de cadena, debe evitarse ya que esto puede dar lugar a que se supere el valor límite.

En caso de que la verificación en el "Inicio" en el Parque Cerrado se establezca que uno o más neumáticos no están en conformidad con los reglamentos, el piloto en cuestión no se le permitirá el acceso a la Pregonilla. En caso de que la revisión sea al final de la valida, el piloto es descalificado de la carrera. Las protestas contra este procedimiento no son admitidas. Reclamaciones y Apelaciones en este sentido no tienen un efecto.

5.7.5 Disponibilidad de Neumáticos

Los neumáticos necesarios para la práctica libre están disponibles a través de la red de distribuidor DUNLOP suministrados por la categoría.

5.8 Número e ID en los Karts

Artículo 2.24 del Reglamento Técnico de la CIK-FIA

5.8.1 Los números deberán ser de color negro (sin sombra y rayas de color) sobre un fondo de color amarillo claro, y deberán tener al menos 15 cm de alto y tener un ancho de 2 cm de espesor y representado con un tipo de letra Arial o fuente similar. El número de competencia se limita con un borde de 1 cm como mínimo. Deben estar montadas antes de entrenamientos libres y ser claramente visible durante el evento de carrera (números dañados y I.D deben sustituirse con regularidad) en frente, la parte trasera y en ambos lados hacia la parte trasera de la carrocería. Los porta números deben ir en la parte posterior del kart serán planos y tendrán esquinas redondeadas (diámetro de las esquinas redondeadas 15 a 25 mm) con lados de 22 cm. Las placas deberán ser flexibles y estar hechas de plástico opaco, y estarán siempre visibles (fijación sin un posible desplazamiento).

5.8.2 El nombre del piloto, así como la bandera de su nacionalidad (origen de Licencia) estarán en la parte delantera de la carrocería lateral. La altura mínima de la bandera y las letras del nombre será de 3 cm.

5.9 Verificaciones

Una verificación obligatoria se llevará a cabo antes del Warmup. Debe ser posible identificar el equipo homologado por las descripciones técnicas (dibujos, dimensiones, etc.) en la ficha de homologación.

Para cualquier equipo usado, que ha sido homologado, cada piloto deberá ser capaz de presentar las fichas de homologación pertinentes. Para la identificación y control.

5.9.1 Cada piloto tiene derecho a presentar la verificación de los siguientes equipos:

- Un (1) chasis con Homologación CIK valida 2006 o más reciente.
- UN (1) motor del mismo tipo por piloto y categoría.

5.10 Motores General

5.10.1 Categoría X30 Junior: IAMEX30-175ccRLTaG(175cc-clutchcentrifugo seco –Refrigerado por aguaTaGJuniorrestringido)

5.10.2 Categoría X30 Senior IAMEX30-175ccRLTaG(175cc-clutch centrifugo seco –Refrigerado por agua TaG)

5.10.3 Categoría X30 Master: IAMEX30-175ccRLTaG(175cc-clutch centrifugo seco –Refrigerado por agua TaG)

5.10.4 CategoríaX30SuperShifter: IAMEX30-SuperShifter-175ccRLTaG(175cc-caja de 6 velocidades-Refrigerado por agua-TaG)

5.10.5 Categoría X30 Proocional, Micro y Mini: IAMEX30-Mini Swift 60cc TaG (60cc–accionamiento directo–enfriado por aire -TaG)

6. REGLAMENTO TÉCNICO DE MOTORES & NEUMÁTICOS

Todas las regulaciones técnicas y la norma de neumáticos están disponibles en: www.x30world.com

Los siguientes anexos son parte integral de los reglamentos.

ANEXO 1: ficha de homologación n. 343B - IAME X30 de Super Shifter 175cc RL- TaG

ANEXO 2: ficha de homologación n. 254R - IAME X30 125cc RL - TaG

ANEXO 3: ficha de homologación n. 293E - Carburador Tryton Hobby 27-C

ANEXO 4: ficha de homologación n. 254R - Restrictor IAME X30 junior

ANEXO 5: homologación forma n. 359 - IAME X30 Súper 175cc RL - TaG Super

ANEXO 6: ficha de homologación n. 360 - Carburateur Tillotson HB-10A (Ø34mm) - X30 Súper

ANEXO 7: silenciador de escape - X30 junior - X30 Senior - X30 Master

ANEXO8: Reglamento NeumáticosEvento1

ANEXO9: Reglamento Neumáticos Evento2

ANEXO10: Estación oficial de gasolina Evento 1

ANEXO 11: Estación oficial de gasolina Evento2

REGLAMENTO TÉCNICO 2017 - PARTE 2

Reglamentos técnico parte 2 de 2: MOTORES

El Reglamento técnico CIK-FIA se aplica para el "X30 CHALLENGE COLOMBIA". El texto Inglés es la versión auténtica. El organizador de la serie "Sabana Kart Club" se reserva el derecho de emitir declaraciones adicionales relativas a las Normas Técnicas (previamente aprobados por la Federación que propone la serie y la CIK-FIA) de vez en cuando, tras el acuerdo de la FEDEKART presentación de la serie y de la CIK-FIA, y todas estas declaraciones se entregarán a todos los competidores registrados a través de los boletines de los competidores en la reunión de la categoría, o enviado a la dirección que se detalla en el formulario de registro de eventos.

Artículo 1 MOTORES GENERAL

- 1.1 Categoría X30 Junior: IAME X30 - 175cc RL TaG (175cc- clutch centrifugo seco –Refrigerado por agua TaG Junior restringido)
- 1.2 Categoría X30 Senior: IAMEX30-175ccRLTaG(175cc-clutch centrifugo seco –Refrigerado por agua TaG)
- 1.3 Categoría X30 Master: IAMEX30-175ccRLTaG(175cc-clutch centrifugo seco –Refrigerado por agua TaG)
- 1.4 Categoría X30 Super Shifter: IAMEX30-SuperShifter-175ccRLTaG(175cc-caja de 6 velocidades-Refrigerado por agua-TaG)
- 1.5 Categoría X30 Promocional, Micro y Mini : IAMEX30-Mini Swift 60cc TaG (60cc–accionamiento directo–enfriado por aire -TaG)

Artículo 2 REGLAMENTO TÉCNICO MOTORES

2.1 Todos los Reglamentos Técnicos están disponibles en formato digital en www.x30colombia.com

Artículo 3 MOTOR IAME X30 175cc RLTA G-X30 JUNIOR-SENIOR - X30 MASTER

Cualquier modificación o adición en el motor y sus accesorios, si no está expresamente autorizada, está prohibida. IAME considera como modificación cualquier acción que cambie el aspecto y dimensiones iniciales de una parte original. Cualquier modificación y/o instalación que tenga como consecuencia la alteración de las dimensiones y/o la posibilidad de controlar esta estrictamente prohibida. Pulir, sandblasting, recorte o ajustes no están permitidos. No se permite el tratamiento térmico o tratamiento de superficies. El participante es responsable de la conformidad de su propio equipo. Los motores deben contar con la contramarca de la categoría de carácter obligatorio de lo contrario serán descalificados.

NOTA: TODOS LOS REPUESTOS ES OBLIGATORIO QUE SEAN COMPRADOS EN X30 COLOMBIA SUJETOS A DESCALIFICACION SI NO ES ASI

3.1 Las siguientes son formas originales homologadas del motor:

- «254R»IAMEX30-125cc-TaG-LIMIT.16000
- «293E»CarburettorTRYTONHB27-C

Son parte integral del Reglamento Técnico.

3.2 Solamente el IAME X30 175cc-RL-TaG, original y en estricto cumplimiento con la norma técnica del fabricante (características técnicas, tamaños, pesos, diagramas con las tolerancias prescritas por el fabricante) son permitidas. Las fotografías en el formato original de homologación son también válidas para identificar el motor y sus partes.

3.3 Los motores deben estar provistos de su número de serie original. No se permite ninguna modificación, mejora, pulido, adición o eliminación de material de cualquier pieza del motor. Cada parte interna o externa del motor tiene que ser instalado en su posición original y funcionando de acuerdo con las especificaciones de diseño originales.

3.4 IMPORTANTE: Las tolerancias reportadas en la ficha de homologación son necesarias para comprender todo el mecanizado, montaje y ajuste de tolerancias. Sin embargo, el Piloto le está absolutamente prohibido realizar cualquier intervención en el motor, incluso si las dimensiones características después de su intervención todavía estarán dentro de las tolerancias prescritas.

3.4.1 Se prohíbe cualquier ajuste: los valores mínimo y máximo permitidos y el volumen de la cámara de combustión tienen que ser medidos de acuerdo con el Reglamento Técnico de CIK.

3.5 DIAGRAMAS Y TABLA DE VOLUMEN:

	IAMEX30
ESCAPE	177,5°Máximo
TTTRANSFER	127° ±2°
SIDETRANSFERS	126° ±2°
VOLUMEN DE LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN	9,7cc Mínimo con insertoCIK

Ficha de homologación«254R»-Lectura angular mediante la inserción de una galga de 0.2x5mm

3.6 CULATA

3.6.1 La culata tiene que ser estrictamente original. Sólo se permite la reparación de roscas por medio de un M14x1,25 helicoides de la misma longitud que la rosca original. El cuerpo de la bujía no debe sobresalir de la parte superior de la cúpula de la cámara de combustión.

3.6.2 El squish (distancia entre el pistón y la culata) debe ser 0,9 mm mínimo en todos los puntos. El espesor del estaño (50% mínimo de estaño) usado para medir el squish debe tener un diámetro de 1,5mm. Las medidas deben ser tomadas con el motor en condiciones de carrera en cualquier momento durante el evento. El calibrador original IAME n. ATT-025/1 es la referencia para comprobar la conformidad del perfil de la culata. La forma del calibre debe coincidir con el perfil de la culata, el área del squish y el plano de los sellos.

3.6.3 El inserto CIK enroscado en la culata, no debe sobresalir de la parte superior de la cámara de combustión.

3.7 CILINDRO

Sólo el cilindro original puede ser usado. El pulido, sandblasting, recortes o ajustes no están permitidos. Únicamente el rectificado está permitido. En caso de duda, la forma y la altura de los transfers podrán ser comparadas con un cilindro de un motor igual. No se permite el tratamiento térmico o tratamiento de superficies. Los diagramas de ajuste están permitidos solo si se cambia la empaquetadura del cilindro. Solo un empaque de cilindro, idéntico a el original (0.40mm±0.20mm±/-0.05mm) es admitido. No se admite sin empaque de culata.

El calibrador IAME n. ATT-025/2 es la referencia para medir la altura de los transfers del cilindro.

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

- motores con número de serie anterior a M3521 / B3059 pueden ser equipados con el cilindro marcado.
- motores con número de serie posterior al M3521 / B3059 no pueden ser equipados con el cilindro de más viejo que no tiene marca.

3.8 CARTER, CIGÜEÑAL, BIELAS, BANCADA

Estrictamente los originales y sin ninguna modificación. Se permite la canastilla (X30125431), arandelas originales (X30125436) y la canastilla pequeña original (E-10440).

3.9 RODAMIENTOS

Se permite jaulas en acero y plástico. Sólo los rodamientos de bolas del cigüeñal originales (6206, C30C4) y rodamientos del eje de los contra balances (6202, C30C4 and 6005, C30C4) son permitidos. Rodamientos de bolas con contacto oblicuo está prohibido. Los rodamientos con bolas y anillos de acero están autorizados. (Los Cerámicos están prohibidos).

3.10 PISTÓN, ANILLOS Y PIN

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

3.11 BLOQUE DE REED

Estrictamente el original sin ninguna modificación. No se permite el mecanizado de planos de los empaques. Tornillos libres. La tapa de la válvula de ree sin ninguna modificación está permitida.

3.12 LAMINILLAS

Sólo laminas original IAME contramarcadas en fibra de vidrio o carbono (min. 0,24 mm de espesor) están permitidos. Está prohibida la mezcla de láminas de fibra de carbono y de fibra de vidrio.

3.13 CARBURADOR, SILENCIOSO DE ADMISIÓN

Sólo el carburador Tillotson HB-10A que se suministra junto con el motor en su configuración original (la misma marca, mismo modelo, misma referencia) será admitido y que sean vendidos por X30 COLOMBIA. Sólo se permiten los accesorios suministrados junto con el carburador original; diafragmas, juntas de diafragma y el resorte de la válvula de aguja son libres.

La válvula de aguja puede ser reemplazada por uno de los siguientes tipos:

- ✓ IAMEoriginal10939-R51needlevalvesin junta de estanqueidad
- ✓ IAMEoriginal10948-R18needlevalvecon junta de estanqueidad

La mezcla de partes de los dos kits de válvula de aguja está prohibida. La posición del carburador (es decir, con la bomba en la parte alta o en la posición más baja) es libre. El silenciador de admisión debe ser idéntico al original suministrado junto con el motor (misma marca, mismo modelo, misma referencia) con diámetro de los tubos de admisión de max. 22 mm.

Las rejillas de protección son opcionales.

El colector de caucho del filtro de aire que conecta al silenciador de admisión del carburador es obligatorio y debe ser instalado 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 un carburador original.

3.14 CLUTCH

El clutch centrífugo debe enganchar max.4.000RPM moviendo el kart con piloto a bordo en condiciones de carrera. El clutch debe estar completamente activo en el máximo. 6.000 RPM en cualquier condición, esta medida se puede comprobar con los instrumentos adecuados. Cada piloto es responsable de estado del clutch su limpieza, materiales de relleno y de fricción, ya que el funcionamiento del embrague adecuado podría ser revisado en cualquier momento del evento, e incluso después de cada fase.

3.15 ENCENDIDO

3.15.1 Sólo los encendidos **originales**, ya sean sistemas **Selettra Digitales "K" o Selettra "S" Digital o Digital PVL** se les permite, sin ninguna modificación. Los Técnicos, a raíz de una decisión de los comisarios Deportivos tienen el derecho a solicitar la sustitución de todo el sistema de encendido o parcialmente en cualquier momento antes de comenzar la carrera. El organizador no se hace responsable de cualquier avería eventual que se produzca después de la sustitución.

Sólo el cuadro de tipo electrónico CDI "C" (16000 rpm) se permitirá el cual debe fijarse en el chasis o en el motor (planta digital S). Las marcas en la caja electrónica son obligatorias y deben ser claramente visibles sin necesidad de desmontar la caja electrónica. Cubrir con pegamento o cinta adhesiva está prohibido.

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

3.16 BUJÍA

3.16.1 Sólo las siguientes bujías NGK 10, estrictamente original y sin ninguna modificación.

3.16.2 La bujía debe estar instalada con su empaque original.

3.16.3 El aislante no debe superar el cuerpo de la bujía y la longitud de la propia bujía debe ser máx. 18,5 mm. (Reglamentos técnicos CIK Apéndice 7).

3.16.4 El capuchón debe ser el original, como se entrega con el motor (IAMEp.n.10544)

3.17 ESCAPE

3.17.1 Sólo el escape y silenciador original que se suministra con el motor se permite y deben mantenerse estrictamente originales y de acuerdo con la ficha de homologación, por lo tanto, la modificación de la estructura o en las dimensiones no está permitida. Las operaciones de perforación y soldadura en el escape sólo se permite al instalar una sonda de temperatura.

3.17.2 Sólo la longitud del flexible puede ser modificado con el fin de modificar la longitud de escape. En cualquier caso, el sistema de escape debe estar en conformidad con la medición fonométría.

3.17.3 El uso del silenciador de escape como se describe en el archivo adjunto n.7 es obligatoria en todos los momentos.

3.18 REFRIGERACIÓN

El sistema de refrigeración debe estar en su configuración original: sólo un radiador original de IAME (P. N. T-8000B), se permiten sólo una bomba de agua IAME simple original (negro o azul) y en cumplimiento de la ficha de homologación. El número de soportes de apoyo del radiador no está limitado. Sólo termostato simple o By Pass originales IAME están permitidos y su uso es opcional. Sólo se permite el agua sin ningún otro aditivo para la refrigeración. No se permiten aditivos. Pantallas de radiadores, ya sea adhesivo o mecánico son permitidos, pero no deben ser extraíble cuando el kart está en movimiento. Mangueras de agua originales son las proporcionadas con el motor (negro o azul).

3.19 ARRANQUE

3.19.1 El motor está provisto de un arranque eléctrico. El sistema original de arranque en la placa tiene que ser instalado con todos sus componentes y bien conectados.

3.20 SPROCKETS

Solamente los piñones IAME originales Z10 o Z11 o Z12 son los permitidos. De acuerdo a lo que indique el reglamento particular de cada válida.

3.21 INSPECCIONES

3.21.1 La inspección técnica se lleva a cabo por los comisarios técnicos, junto con un delegado previamente designados por IAME S.p.A., que actuará como consultor. Los comisarios técnicos tienen el derecho de inspeccionar cualquier parte hasta el punto de que ya no pueda ser usada. Si este es el caso, la parte inspeccionada que viene a ser regular será reemplazada al piloto sin costo alguno. Cualquier pieza que fuera irregular, no será reembolsada.

3.21.2 En cualquier momento, los comisarios técnicos, a raíz de una decisión de los comisarios deportivos, tienen el derecho de reemplazar cualquier parte, cualquier accesorio o incluso todo el motor.

3.21.3 Las fichas técnicas son la principal referencia de comparación para los comisarios. En caso de dudas sobre la conformidad de piezas del motor, la comparación con el motor original será el elemento probatorio definitivo.

3.21.4 En caso de acontecimientos extremadamente polémicos, los comisarios puede decretar la entrega de las partes interesadas, debidamente sellado, para IAME S.p.a. que procederá con una inspección precisa en la fábrica con la presencia de un representante del competidor y uno de la Autoridad Deportiva (FEDEKART).

Artículo 4. MOTOR IAME X30 125cc RL Tag - X30 JUNIOR-SENIOR-MASTER

Cualquier modificación o adición en el motor y sus accesorios, si no está expresamente autorizada, está prohibida. IAME considera como modificaciones la acción de cambiar el aspecto y dimensiones de una pieza original inicial. Cualquier modificación y / o instalación que tenga como consecuencia de alterar una dimensión y / o su posibilidad de control está estrictamente prohibido. El pulido, sandblasting, recorte o ajustes no están permitidos. No se permite el tratamiento térmico o tratamiento de superficies. El participante es responsable de la conformidad de su propio equipo.

4.1 Las siguientes fichas originales de homologación del motor:

- «254R»IAMEX30-125cc-TaG-LIMIT.16000
- «254R»IAMEX30-125cc-TaG-LIMIT.16000-Junior29mmrestrictor de escape
- «293E»CarburadorTRYTONHB27-

son parte integral del reglamento técnico.

4.2 Sólo el 125cc-RL-Tag IAME X30, original y en estricto cumplimiento de la ficha técnica del fabricante (características técnicas, tamaños, pesos, diagramas con las tolerancias prescritas por el fabricante) es admitido. Los cuadros en las formas de homologación originales son también válidos para identificar el motor y las partes.

4.3 Los motores deben estar provistos de su número de serie original.

No se permite ninguna modificación, mejora, pulido, adición o eliminación de material de cualquier pieza 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.

4.4 IMPORTANTE: Las tolerancias reportadas en la ficha de homologación son necesarias para comprender todo el mecanizado, montaje y solución de tolerancias. Sin embargo, el Participante está absolutamente prohibido realizar cualquier intervención en el motor, incluso si las dimensiones características después de su intervención están dentro de las tolerancias prescritas.

4.4.1 Se prohíbe cualquier ajuste: los valores mínimos y máximo permitido y el volumen de la cámara de combustión tienen que ser medidos de acuerdo con el Reglamento Técnico de CIK.

4.5 DIAGRAMA SAND TABLA DE VOLUMEN:

	IAMEX30
ESCAPE	177,5°Max
TTTRANSFER	127° ±2°
SIDETRANSFERS	126° ±2°
VOLUMEN DE LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN	9,7cc Min con insertoCIK

Ficha de homologación«254R»-Lectura angularinsertando una galga de 0.2x5mm.

4.6 CULATA

4.6.1 La culata tiene que ser estrictamente original. Sólo se permite la reparación de la rosca por medio de un M14x1,25 Helicoil de la misma longitud que la rosca original. El cuerpo de la bujía puesta sobre la culata no debe sobresalir de la parte superior de la cúpula de la cámara de combustión.

4.6.2 El squish (la distancia entre el pistón y la culata) debe ser 0,9 mm mínimo en todos los puntos. El espesor del alambre de estaño (50% de estaño mínimo) que se utiliza para la medición del squish debe tener un diámetro de 1,5 mm. Las medidas deben ser tomadas con el motor en condiciones de carrera en cualquier momento durante el evento. El calibre original IAME n. ATT-025/1 es la referencia para comprobar la conformidad perfil de la cabeza del cilindro. La forma del calibre debe coincidir con el perfil de la cámara, el área de desplazamiento de la mezcla y el plano de empaque.

4.6.3 El inserto CIK apretado en la culata, no debe sobresalir de la parte superior de la cúpula de la cámara de combustión.

4.7 CILINDRO

Sólo el cilindro original puede ser empleado. El pulido, sandblasting, recorte o ajustes no están permitidos. Sólo se le permite rectificar. En caso de duda, la forma y la altura de los transfers tienen que ser comparado con el cilindro del motor original. No se permite el tratamiento térmico o tratamiento de superficies. El ajuste sólo se permite a través de la sustitución del empaque del cilindro. Sólo un empaque del cilindro, idéntica a la original (0,40 mm o 0,20 mm +/- 0,05 mm) es admitida. Sin el empaque de culata no es permitido.

El original calibre IAME n. ATT-025/2 es la referencia para medir la altura de los transfers de los cilindros.

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

- motores con número de serie anterior a M3521 / B3059 pueden ser equipados con el cilindro marcado.
- motores con número de serie posterior al M3521 / B3059 no pueden ser equipados con cilindros viejos no marcados.

4.8 CARTER, CIGÜEÑAL, BIELAS, BANCADA

Estrictamente original y sin ninguna modificación. Se permite la canastilla de biela Único (X30125431), arandelas originales (X30125436) y la canastilla original pequeña (E-10440).

4.9 RODAMIENTOS

Se permiten las canastillas de acero y plástico. Sólo los rodamientos de bolas del cigüeñal originales (6206, C3 o C4) y contra balance de los rodamientos de bolas del eje (6202, C3 o C4 y 6005, C3 o C4) son admitidos. Rodamiento de bolas de contacto oblicuo, están prohibidos. Sólo los rodamientos con bolas y anillos de acero están autorizados.

(La Cerámica está prohibida).

4.10 PISTÓN, ANILLOS Y PIN

S Estrictamente original sin ninguna modificación, y de acuerdo con la ficha técnica del motor.

4.11 TORRE DE REED

Estrictamente original sin ninguna modificación. No se permite el mecanizado de los planos de junta. Tornillos libres. Se deja la tapa original sin ninguna modificación.

4.12 LAMINILLAS REED

Sólo laminas original IAME contramarcadas en fibra de vidrio o carbono (min. 0,24 mm de espesor) están permitidos. Está prohibida La mezcla de láminas de fibra de carbono y de fibra de vidrio.

4.13 CARBURADOR, SILENCIOSO DE ADMISIÓN

Solamente el carburador Tillotson HB-10A que se suministra junto con el motor en su configuración original (la misma marca, mismo modelo, misma referencia) es admitido. Sólo se permiten los accesorios suministrados junto con el carburador original; diafragmas, juntas de diafragma y el resorte de la válvula de aguja son libres.

La válvula de aguja puede ser reemplazada por uno de los siguientes tipos:

- ✓ IAME válvula de agujas original 10939-R51 sin junta de estanqueidad
- ✓ IAME válvula de aguja 10948-R18 original y con junta de estanqueidad

La mezcla de partes de los dos kits de prohibido. La posición del carburador (es decir, con la bomba en la parte alta o en la posición más baja) es libre. El silenciador de entrada debe ser idéntico al original suministrado junto con el motor (misma marca, mismo modelo, misma referencia) con max. 22 mm de diámetro en tubos de admisión.

Las rejillas de protección son opcionales.

El colector de caucho del filtro de aire que conecta el silenciador de entrada del carburador es obligatorio, debe estar instalado 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 muestra.

4.14 CLUTCH

El embrague centrífugo debe enganchar máximo. 4.000 RPM y debe mover el kart con el piloto a bordo y en condiciones de carrera. El embrague debe estar completamente activo máximo. 6.000 RPM en cualquier condición, esta medida se puede comprobar con los instrumentos adecuados. Cada piloto será responsable del estado de desgaste de los materiales de relleno y de fricción y limpieza, ya que el funcionamiento del embrague adecuado podría ser revisado en cualquier momento del evento, e incluso después de cada fase.

4.15 ENCENDIDO

4.15.1 Sólo el cuadro de tipo electrónico CDI "C" (16000 rpm) se permite el cual debe fijarse en el chasis o en el motor (planta digital S). Las marcas en la caja electrónica son obligatorias y deben ser claramente visibles sin necesidad de desmontar la caja electrónica. Cubrir con pegamento o cinta adhesiva está prohibido.

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

Sólo el cuadro de tipo electrónico CDI "C" (16000 rpm) se permite el cual debe fijarse en el chasis o en el motor (planta digital S). Las marcas en la caja electrónica son obligatorias y deben ser claramente visibles sin necesidad de desmontar la caja electrónica. Cubrir con pegamento o cinta adhesiva está prohibido.

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

4.16 BUJÍA

4.16.1 1 Sólo las siguientes bujías NGK 10, estrictamente original y sin ninguna modificación,

4.16.2 La bujía debe estar instalado con su empaque.

4.16.3 El aislante no debe superar el cuerpo de la bujía y la longitud de la propia bujía debe ser máx. 18,5 mm. (Reglamentos técnicos CIK Apéndice 7).

4.16.4 4 El capuchón original de la bujía, como se entrega con el motor (IAME P. N. 10544)

4.17 ESCAPE

4.17.1 Sólo el silenciador original se permite que se suministra con el motor y se debe mantener en el cumplimiento de la ficha de homologación, por lo tanto, no se permite la modificación de la estructura o en las dimensiones. Sólo se permite en Junior un restrictor de 29 mm, de acuerdo con la ficha de homologación. Las operaciones de perforación y soldadura en el escape sólo se permite al instalar una sonda de temperatura.

4.17.2 El sellado completo del gas de escape entre el cilindro y el colector de escape, así como en la sonda de la temperatura de escape, debe ser garantizada en todo momento. El control de la estanqueidad de los gases de escape se puede realizar en cualquier momento a través de la oclusión del agujero de salida del colector de escape, llenando el escape con el líquido a través de la lumbrera de escape y comprobar si hay fugas. El sellado adecuado del sistema de escape es bajo la responsabilidad del piloto.

4.17.3 Sólo la longitud del flexible puede ser modificado con el fin de modificar la longitud de escape. En cualquier caso, el sistema de escape debe estar en conformidad con la medición fonométrica.

4.17.4 El uso del silenciador de escape como se describe en el archivo adjunto n.7 es obligatoria en todos los momentos en el EVENTO 2.

4.18 REFRIGERACIÓN

El sistema de refrigeración debe estar en su configuración original: sólo un radiador original de IAME (P. N. T-8000B), se permiten sólo una bomba de agua IAME simple original (negro o azul) y en cumplimiento de la ficha de homologación. El número de soportes de apoyo

del radiador no está limitado. Sólo termostato simple o By Pass originales IAME están permitidos y su uso es opcional. Sólo se permite el agua sin ningún otro aditivo para la refrigeración. No se permiten aditivos. Pantallas de Radiadores, ya sea adhesivo o mecánico son permitidas, pero no deben ser extraíble cuando el kart está en movimiento. Mangueras de agua originales son las proporcionadas con el motor (negro o azul).

4.19 ARRANQUE

4.19.1 El motor está provisto de un arranque eléctrico. El sistema original de arranque en la placa tiene que ser instalado con todos sus componentes y debidamente conectados

4.20 SPROCKETS

Sólo piñones originales IAME Z10 o Z11 o Z12 son admitidos. De acuerdo a las indicaciones finales del reglamento particular

4.21 INSPECCIONES

4.21.1 La inspección técnica del motor se lleva a cabo por los comisarios técnicos, junto con un delegado previamente designados por IAME S.p.A. que actuará como consultor. Los comisarios técnicos tienen el derecho de inspeccionar cualquier parte hasta el punto de que ya no puede ser empleado. Si este es el caso, la parte inspeccionada que viene a ser regular será reemplazada al piloto sin costo alguno. Cualquier pieza que fuera irregular, no será reembolsado.

4.21.2 En cualquier momento, los comisarios técnicos, a raíz de una decisión de los comisarios deportivos, tienen el derecho de reemplazar cualquier parte, cualquier accesorio o incluso todo el motor e

4.21.3 Las fichas técnicas son la principal referencia de comparación para comisarios. En caso de dudas sobre la conformidad de piezas del motor, la comparación con el motor de la muestra será el elemento probatorio definitivo.

4.21.4 En caso de acontecimientos extremadamente polémicos, los comisarios puede decretar la entrega de las partes interesadas, debidamente sellado, para IAME S.p.a. que procederá con una inspección precisa en la fábrica con la presencia de un representante del competidor y uno de la Autoridad Deportiva.

Articular 5. MOTOR IAME X30 SUPER SHIFTER175ccRLTaG-X30 SUPER SHIFTER

Cualquier modificación o adición en el motor y sus accesorios, si no está expresamente autorizada, está prohibida. IAME considera como modificaciones la acción de cambiar el aspecto y dimensiones de una pieza original inicial. Cualquier modificación y / o instalación que tenga como consecuencia de alterar una dimensión y / o su posibilidad de control está estrictamente prohibido. Pulido, sandblasting, recorte o ajustes no están permitidos. No se permite el tratamiento térmico o tratamiento de superficies. El participante es responsable de la conformidad de su propio equipo.

5.1 Los siguientes fichas de homologación originales del motor:

- «343B»IAMEX30SuperShifter175cc

TaGson parte integral de los reglamentos

técnicos.

5.2 Sólo el 175cc-RL-Tag IAME X30 de Super Shifter, original y en estricto cumplimiento de forma técnica del fabricante (características técnicas, tamaños, pesos, diagramas con las tolerancias prescritas por el fabricante) es admitido. Los cuadros en las formas de homologación originales son también válidos para identificar el motor y las partes.

5.3 Los motores deben estar provistos de su número de serie original.

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

5.4 IMPORTANTE: Las tolerancias reportadas en la ficha de homologación son necesarias para comprender todo el mecanizado, montaje y solución de tolerancias. Sin embargo, el Participante está absolutamente prohibido realizar cualquier intervención en el motor, incluso si las dimensiones características después de su intervención todavía estarán dentro de las tolerancias prescritas.

5.4.1 Se prohíbe cualquier ajuste: los valores mínimo y máximo permitidos y el volumen de la cámara de combustión tienen que hacerse de acuerdo con el método descrito en el Reglamento Técnico CIK.

5.5 DIAGRAMAS AND TABLA DE VOLUMEN:

	IAMEX30SUPERSHIFTER
ESCAPE	197 ^º max
BOOSTERS	191 ^º max
TTTRANSFERS	124 ^º max
PRIMARYSIDETRANSFERS	124,5 ^º max
SECONDARYSIDETRANSFERS	127,5 ^º max
VOLUMEN DE LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN	17ccmin con insertoCIK

Ficha de Homologación«343B»-Lectura angular mediante la inserción de una galga de 0.2x5mm

5.6 CULATA

5.6.1 La culata tiene que ser estrictamente original. Sólo se permite la reparación de la rosca por medio de un helicoil M14x1,25, con la misma longitud que la original. El cuerpo de la bujía colocada en la culata no debe sobresalir de la parte superior de la cúpula de la cámara de combustión. El calibre P. N. ATT-046/1 es la referencia para comprobar la conformidad del perfil de la culata. Sólo una junta de culata de cobre es permitido.

5.6.2 El squish (la distancia entre el pistón y la culata) debe ser de 1 mm mínimo en todos los puntos. El espesor del alambre de estaño (mínimo de estaño 50%) utilizado para la medición del squish debe tener 1,5mm de diámetro. Las medidas deben ser tomadas con el motor en condiciones de carrera en cualquier momento durante el evento.

5.6.3 El inserto CIK apretado en la culata, no debe sobresalir de la parte superior de la cúpula de la cámara de combustión.

5.7 CILINDRO

Sólo el cilindro original puede ser empleado. Pulido, sandblasting, recorte o ajustes no están permitidos. Sólo se le permite rectificar. En caso de duda, la forma y la altura de las transferencias tienen que ser comparado con el cilindro del motor de la muestra. No se permite el tratamiento térmico o tratamiento de superficies. El ajuste sólo se permite a través de la sustitución de la junta del cilindro. Sólo las juntas de los cilindros originales. Una junta sólo entre el cárter y el cilindro, una junta sólo entre el espaciador y el cilindro. Además de la medición de los ángulos de apertura, la plantillas IAME cod. ATT-061/2 y ATT-061/4 son la referencia para comprobar la distancia del borde superior de los puertos desde el plano de la culata.

5.8 CARTER, CIGÜEÑAL, BIELAS, BANCADA

Estrictamente original y sin ninguna modificación. Sólo canastilla original (X30125431), arandelas (X30125436) y la canastilla pequeña (CFI-50350) están permitidas.

5.9 RODAMIENTOS

Sólo se permiten las jaulas de acero y plástico. Sólo se permiten los cojinetes del cigüeñal estrictamente originales (cojinete de bolas 6205 C4 o rodamiento de rodillos 6205 BC1 1442B) y rodamientos de bolas Ejes (6202 T1XC4 6205 C4 - - 6204 C4). Rodamiento de bolas de contacto oblicuo, están prohibidos. Sólo los rodamientos con bolas de acero, rodillos de acero y anillos de acero están autorizados.

5.10 PISTÓN, ANILLOS, Y PIN

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

5.11 TORRE DE REED

Estrictamente original sin ninguna modificación. No se permite el mecanizado de los planos de junta. Tornillos libres. Se deja la tapa original de la caja de láminas sin ninguna modificación.

5.12 LAMINAS REED

Sólo de fibra de carbono original IAME son permitidos (min. 0,30 mm de espesor). Se prohíbe la modificación a la forma original de los pétalos.

5.13 CARBURADOR, SILENCIOSO DE ADMISIÓN

Sólo el carburador suministrado junto con el motor en su configuración original (la misma marca, mismo modelo, misma referencia) es admitido: Dell'Orto VHSB36RD. Sólo el original, no modificado, estableciendo elementos Dell'Orto, previstos para el carburador en cuestión y que se resumen en la ficha de homologación, están permitidas. El silenciador de entrada debe ser seleccionado de la lista de CIK homologados 30mm tubos de admisión que debe estar en conformidad con la ficha de homologación correspondiente. Cualquier sistema de inyección y / o pulverización, están prohibidos.

5.14 CLUTCH

Todos los componentes del embrague deben ser estrictamente IAME originales. El embrague debe estar instalado con todas sus partes en el número y la posición original.

5.15 ARRANQUE

5.15.1 Se permiten los sistemas de encendido original Selettra Digital K o Selettra digital S, sin ninguna modificación. Los técnicos tienen el derecho a solicitar la sustitución de todo el sistema de encendido o parcial en cualquier momento antes de comenzar la carrera. El organizador no se hace responsable de cualquier avería eventual se produzca después de la sustitución.

5.15.2 Sólo el CDI de tipo "L1" está permitido y debe fijarse en el chasis o en el motor (planta digital S). Las modificaciones relativas a la fijación del estator, forma y espesor de la muñeca del rotor y las ranuras del rotor y el cigüeñal están prohibidos, así como cualquier modificación en el soporte de sistema de encendido.

Las marcas en la caja electrónica son obligatorias y deben ser claramente visibles sin necesidad de desmontar la caja electrónica. Cubrir con pegamento o cinta adhesiva está prohibido. La batería debe ser fijada al chasis y siempre conectada al sistema de encendido.

5.16 BUJÍA

5.16.1 Sólo las siguientes bujías NGK 10, estrictamente original y sin ninguna modificación.

5.16.2 La bujía debe estar instalada con su junta original.

5.16.3 El aislante no debe superar el cuerpo de la bujía y la longitud de la propia bujía debe ser máx. 18,5 mm. (Reglamentos técnicos CIK Apéndice 7).

5.16.4 El capuchón original,, como se entrega el motor(IAMEp.n.10544)

5.17 ESCAPE, MÚLTIPLE Y SILENCIADOR

5.17.1 El silenciador de escape y el múltiple original que se suministra con el motor debe mantenerse en el cumplimiento de la ficha de homologación, por lo tanto, la modificación de la estructura o en las dimensiones no están permitidos. Las operaciones de perforación y soldadura en el silenciador de escape sólo se les permite en el apoyo proporcionado para la instalación de la sonda de temperatura. El espaciador originales (p.n.: IFH-20500) debe ser empleado y de acuerdo con la ficha de homologación. Sólo juntas originales. Juntas entre el cilindro y el colector de escape pueden ser añadidas o eliminadas con el fin de ajustar la longitud del silenciador. En cualquier caso, el espesor mínimo de la junta de grupo / espaciador / junta debe estar en conformidad con la ficha de homologación.

5.17.2 Sólo silenciadores de escape homologados CIK para las categorías KZ / KZ2, de acuerdo con la ficha de homologación, o los silenciadores de escape Elto Racing Hom. FIK 1041300/09 y MC Racing Hom. CSAI 10410695/12, están permitidos. No se permite modificaciones en el tamaño o estructura.

5.17.3 En cualquier momento el sistema de escape deben estar en conformidad con la medición del ruido prescrito.

5.18 REFRIGERACIÓN

Sistema de refrigeración: Se permite sólo un radiador, sólo un simple, de plástico o de aluminio, bomba de agua (una entrada, una salida). El número de soportes de apoyo del radiador no está limitado. Termostato simple o por by pass son admitidos y su uso es opcional. Sólo se permite el agua sin ningún otro aditivo para la refrigeración. Pantallas de Radiadores, ya sea adhesiva o mecánica son permitidas, pero no deben ser retirados cuando el kart está en movimiento.

5.19 ARRANQUE

El motor está provisto de un arranque eléctrico. El sistema original de arranque en la placa tiene que ser instalado con todos sus componentes y bien conectadas.

5.20 SPROCKETS

Solamente los piñones IAME Z10, Z11, Z12 son admitidos.

5.21 CAJA DE CAMBIOS

5.21.1 Todos los componentes de la caja de cambios y el selector debe ser estrictamente originales.

5.21.2 No se permiten tratamiento térmico ni tratamiento de superficies.

5.21.3 Las relaciones de transmisión deben ser estrictamente original y de acuerdo a la lista descrita en la ficha de homologación.

5.21.4 La verificación de las relaciones de transmisión debe realizarse de acuerdo con el artículo 12 del Reglamento Técnico de CIK.

5.22 INSPECCIONES

5.22.1 La inspección técnica del motor se lleva a cabo por los comisarios técnicos, junto con un delegado previamente designados por IAME S.p.A. que actuará como consultor. Los comisarios técnicos tienen el derecho de inspeccionar cualquier parte hasta el punto de que ya no puede ser empleado. Si este es el caso, la parte inspeccionada que viene a ser regular será reemplazada al piloto sin costo alguno. Cualquier pieza que fuera irregular, no será reembolsado.

5.22.2 En cualquier momento, los comisarios técnicos, a raíz de una decisión de los comisarios deportivos tienen el derecho de reemplazar cualquier parte, cualquier accesorio o incluso todo el motor.

5.22.3 Las fichas técnicas son la principal referencia de comparación para comisarios.

5.22.4 En caso de dudas sobre la conformidad de las piezas del motor, la comparación con el motor de la muestra será el elemento probatorio definitivo.

5.22.5 En caso de acontecimientos extremadamente polémicos, los comisarios puede decretar la entrega de las partes interesadas, debidamente sellado, para IAME S.p.a. que procederá con una inspección precisa en la fábrica con la presencia de un representante del competidor y uno de la Autoridad Deportiva (FEDEKART).

Artículo 6 MOTOR IAME X30 SUPER 175ccRLTaG-X30 SUPER

Cualquier modificación o adición en el motor y sus accesorios, si no está expresamente autorizada, está prohibida. IAME considera como modificaciones la 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 está estrictamente prohibido. Pulido, sandblasting, recorte o ajustes no están permitidos. No se permite el tratamiento térmico o tratamiento de superficies. El participante es responsable de la conformidad de su propio equipo.

6.1 Los siguientes fichas de homologación originales del motor:

- «359» IAME X30 Super 175cc-TaG
- «360» Carburador Tillotson HB-10A (Ø34mm)

son parte integrante de los reglamentos técnicos.

6.2 Sólo el 175cc-RL-Tag IAME X30 Súper, original y en estricto cumplimiento de forma técnica del fabricante (características técnicas, tamaños, pesos, diagramas con las tolerancias prescritas por el fabricante) es admitido. Los cuadros en las fichas de homologación originales son también válidos para identificar el motor y las partes.

6.3 Los motores deben estar provistos de su número de serie original.

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

6.4 IMPORTANTE :Las tolerancias reportadas en la ficha de homologación son necesarios para comprender todo el mecanizado, montaje y solución de tolerancias. Sin embargo, el Participante le está absolutamente prohibido realizar cualquier intervención en el motor, incluso si las dimensiones características después de su intervención todavía están dentro de las tolerancias prescritas.

6.4.1 Se prohíbe cualquier ajuste: los valores mínimo y máximo permitidos y el volumen de la cámara de combustión tienen que ser medidos de acuerdo con el Reglamento Técnico de CIK.

6.5 DIAGRAMA Y TABLA DE VOLUMEN:

	IAME X30 SUPER
ESCAPE	188ºmax
BOOSTERS	184ºmax
TT TRANSFERS	126.5ºmax
PRIMARY SIDETRANSFERS	127ºmax
SECONDARY SIDETRANSFERS	130ºmax
VOLUMEN DE LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN	13,8cc mínimo con inserto CIK

Ficha de Homologación «359» - Lectura angular mediante la inserción de una galga de 0.2x5mm

6.6 CULATA

6.6.1 La culata tiene que ser estrictamente original. Sólo se permite la rectificación de la rosca por medio de un M14x1,25 de la misma longitud que la rosca original. El cuerpo de la bujía puesta en la culata no debe sobresalir de la parte superior de la cúpula de la cámara de combustión.

6.6.2 El squish (la distancia entre el pistón y la culata) debe ser 0,85 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 medidas deben ser tomadas con el motor en condiciones de carrera en cualquier momento durante el evento. El calibre original IAME n. ATT-046/1 es la referencia para comprobar la conformidad del perfil de la culata. La forma debe coincidir con el perfil de la cúpula, el área del squish y el plano de junta.

6.6.3 El inserto CIK apretado en la culata, no debe sobresalir de la parte superior de la cúpula de la cámara de combustión.

6.7 CILINDRO

Sólo el cilindro original puede ser empleado. Pulido, sandblasting, recorte o ajustes no están permitidos. Sólo se le permite rectificar. En caso de duda, la forma y la altura de las transferencias tienen que ser comparado con el cilindro del motor de la muestra. No se permite el tratamiento térmico o tratamiento de superficies. El ajuste sólo se permite a través de la sustitución de la junta del cilindro. Sólo una junta de cilindro IAME original se permitirá. Sin junta de culata es admitido.

Además de la medición de los ángulos de apertura, la plantillas IAME cod. ATT-061/3 y ATT-067/2 son la referencia para comprobar la distancia del borde superior de los puertos desde el plano de la culata.

6.8 CATER, CIGUEÑAL, BIELAS, BANCADA

Estrictamente original y sin ninguna modificación. Sólo jaula original (X30125431), arandelas originales (X30125436) y la jaula pequeña original (CFI-50350) están permitidas.

6.9 RODAMIENTOS

Se permiten las jaulas de acero y plástico. Sólo los rodamientos de bolas del cigüeñal estrictamente originales (6206, C3 o C4) y contra pesos de los rodamientos de bolas del eje (6203, C3 o C4) son admitidos. Rodamiento de bolas con contacto oblicuos, están prohibidos. Sólo los rodamientos con bolas de acero y anillos están autorizados. (Cerámica está prohibido).

6.10 PISTÓN, ANILLOS Y PIN

Estrictamente original sin ninguna modificación y, en cumplimiento de la ficha técnica del motor.

6.11 TORRE DE REED

Estrictamente original sin ninguna modificación. No se permite el mecanizado de los planos de junta. Tornillos libres. Se deja la tapa original de la caja de láminas sin ninguna modificación. El espaciador del carburador, si está presente, debe ser original, IAME (p.n. : TFB-41900) y en cumplimiento de la ficha de homologación.

6.12 LAMINAS REED

Sólo en fibra de carbono original de la IAME (min. 0,24 mm de espesor) están permitidos. Se prohíbe la modificación a la forma original de los pétalos. El uso de laminas IAME originales es obligatorio.

6.13 CARBURADOR, SILENCIOSO DE ADMISIÓN

Sólo el carburador Tillotson HB-10A (Ø34mm) suministrado junto con el motor en su configuración original (la misma marca, mismo modelo, misma referencia) es admitido. Sólo se permiten los accesorios suministrados junto con el carburador original; diafragmas, juntas de diafragma y el resorte de la válvula de aguja son libres.

Al menos un espaciador del carburador original debe ser utilizado y debe estar en conformidad con la ficha de homologación del motor. La

posición del carburador (es decir, con la bomba en la parte alta o en la posición más baja) es libre.

En caso de duda el carburador debe ser comparado con el carburador muestra. Calibrador de referencia: ATT-067/4 y ATT-067/5.

El silenciador de entrada debe ser seleccionado de la lista de CIK homologado "tubos de admisión de 30 mm" y debe estar en conformidad con la ficha de homologación que se trate. Cualquier sistema de inyección y / o pulverización, están prohibidos.

6.14 CLUTCH

El embrague centrífugo debe enganchar máximo. 4.500 RPM y mover el kart con el piloto a bordo y en condiciones de carrera. El embrague debe estar completamente activo en el máximo. 6.500 RPM en cualquier condición, esta medida se puede comprobar con los instrumentos adecuados. Cada piloto es responsable del estado de desgaste de los materiales de relleno y de fricción piezas del embrague de limpieza, ya que el funcionamiento del embrague adecuado podría ser revisado en cualquier momento del evento, e incluso después de cada fase. Calibrador de referencia del tambor de embrague: ATT-047/4.

6.15 ENCENDIDO

6.15.1 Sólo el encendido Selettra Digital "S" se permite, sin ninguna modificación. Los técnicos, a raíz de una decisión de los comisarios Deportivos, tienen derecho a solicitar la sustitución de todo el sistema de encendido o parcialmente, en cualquier momento antes de comenzar la carrera. El organizador no se hace responsable de cualquier avería eventual se produzca después de la sustitución.

6.15.2 Sólo el CDI de tipo "N" (15000 rpm) es permitido el cual debe fijarse en el motor. Las marcas en la caja electrónica son obligatorias y deben ser claramente visible sin necesidad de desmontar la caja electrónica. Cubrir con pegamento o cinta adhesiva está prohibido. Están prohibidos modificaciones relativas a la fijación del estator, la forma y el espesor de la cuña del rotor y las ranuras del rotor y el cigüeñal. La batería debe ser fijada al chasis.

6.16 BUJÍA

6.16.1 Sólo las siguientes bujías NGK 10, estrictamente original y sin ninguna modificación.

6.16.2 La bujía debe estar instalada con su junta original.

6.16.3 El aislante no debe superar el cuerpo de la bujía y la longitud de la propia bujía debe ser máx. 18,5 mm. (Reglamentos técnicos CIK Apéndice 7).

6.16.4 El capuchón original, como se entrega con el motor (IAMEp.n.10544)

6.17 ESCAPE

6.17.1 Sólo el silenciador original y colector de escape que se suministra con el motor se permite. Ellos deben mantenerse estrictamente originales y de acuerdo con la ficha de homologación, por lo tanto, no se permite modificar la estructura o las dimensiones. Las operaciones de perforación y soldadura en el silenciador de escape sólo se les permite en el apoyo proporcionado para la instalación de la sonda de temperatura.

6.17.2 Sólo el espaciador original (P.n.: IFH-20500), en cumplimiento de la ficha de homologación, y los empaques originales, se pueden colocar o retirar con el fin de ajustar la longitud del silenciador.

En cualquier caso, el sistema de escape debe estar en conformidad con la medición de fonometría.

6.18 REFRIGERACIÓN

Sistema de refrigeración: Se permite sólo un radiador, sólo un simple, de plástico o de aluminio, bomba de agua (una entrada, una salida). El número de soportes de apoyo del radiador no está limitado. Termostato simple o por bypass son admitidos y su uso es opcional. Sólo se permite el agua sin ningún otro aditivo para la refrigeración. Pantallas de Radiador, ya sea adhesiva o mecánica son permitidas, pero no deben ser retirados cuando el kart está en movimiento.

6.19 ARRANQUE

6.19.1 El motor está provisto de un arranque eléctrico. El sistema de arranque original en la placa tiene que ser instalado con todos sus componentes y bien conectadas.

6.20 SPROCKETS

Sólo piñones originales IAME Z10 o Z11 o Z12 son admitidos.

6.21 INSPECCIONES

6.21.1 La inspección técnica del motor se lleva a cabo por los comisarios técnicos, junto con un delegado previamente designados por IAME S.p.A. que actuará como consultor. Los comisarios técnicos tienen el derecho de inspeccionar cualquier parte hasta el punto de que ya no puede ser empleado. Si este es el caso, la parte inspeccionada que viene a ser regular será reemplazada al piloto sin costo alguno. Cualquier pieza que fuera irregular, no será reembolsado.

6.21.2 En cualquier momento, los comisarios técnicos, a raíz de una decisión de los comisarios deportivos, tienen el derecho de reemplazar cualquier parte, cualquier accesorio o incluso todo el motor.

6.21.3 Las fichas técnicas son la principal referencia de comparación para comisarios. En caso de dudas sobre la conformidad de las piezas del motor, la comparación con el motor de la muestra será el elemento probatorio definitivo.

6.21.4 En caso de acontecimientos extremadamente polémicos, los comisarios puede decretar la entrega de las partes interesadas, debidamente sellado, para IAME S.p.a. que procederá con una inspección precisa en la fábrica con la presencia de un representante del competidor y uno de la Autoridad Deportiva (FEDEKART).

NOTA: PARA LOS ANTERIORES CATEGORIAS Y MOTORES SE UTILIZARA LA CHISPA FIJA Y UN BAR MAXIMO DE PRESION EN LOS CARBURADORES.

7. CATEGORIAS IAME 60cc

7.1. NOVATOS SWIFT (PROMOCIONAL). Categoría reservada para pilotos de 4 a 6 años, en el caso de pilotos que no cumplan con lo anterior deberá de contar con autorización escrita de parte del Comité Directivo de Federación kart.

7.2. MICRO SWIFT. Categoría reservada para pilotos de 7 a 8 años, en el caso de pilotos que no cumplan con lo anterior deberá de contar con autorización escrita de parte del Comité Directivo de Federación kart.

7.3. MINI SWIFT. Categoría reservada para pilotos 9 a 12 años, en el caso de pilotos que no cumplan con lo anterior deberá de contar con autorización escrita de parte del Comité Directivo de Formula Kart.

No está permitido el cambio a categorías inferiores una vez iniciado el campeonato (ej. MICRO SWIFT a NOVATOS SWIFT - MINI SWIFT a MICRO SWIFT).

7.2. PESOS OFICIALES

7.2.1. NOVATOS SWIFT. 80 kg

7.2.2. MICRO SWIFT. 100 kg.

7.2.3. MINI SWIFT. 110 kg.

7.3. MOTOR

7.3.1. MOTOR: Original IAME X30 60cc sin ninguna modificación en su interior, así como en su exterior, con un diámetro de cilindro de 41.80mm (máximo diámetro teórico 42.07mm) y una carrera (Stroke) de biela de 43.15 mm como máximo.

7.3.2. CABEZA: Original IAME X30 60cc. De material de aluminio, sin ninguna modificación en su forma y volumen. El squish band deberá tener una medida mínima de .65mm y deberá ser tomada de cada lado del pistón, y al centro del pistón, en línea al perno sumando ambas medidas y divididas entre dos. (diámetro de soldadura de medición de 1.6mm.). En el caso de controversia visual se cubicará, con el siguiente procedimiento: se utilizará una bureta, líquido de frenos DOT5, y un acrílico, se pondrá grasa para sellar entre la cabeza y el acrílico y se llenará con líquido NO pudiendo cubicar menor 7.0cc. Si fuese menor dicha cubicación será motivo de sanción. No está permitido ningún tipo de modificaciones externas a la cabeza de cilindro tales como aditamentos de enfriamiento o de incremento de temperatura, el exterior de la cabeza del motor deberá mantenerse en su forma y textura original. Cualquier modificación en su interior que visualmente se detecte será motivo de sanción.

7.3.3. EMPAQUE DE CABEZA: Libre

7.3.4. BUJIA, De venta normalmente al público, sin ninguna modificación en su forma y tamaño. La Bujía tendrá que ser instalada con su rondana original. En caso de tener sensor de 5 temperatura en la bujía, se podrá quitar la rondana original de la misma para ser sustituida por el sensor de temperatura. Únicamente están permitidas las siguientes bujías: • NGK 9 o 10 Nota: El grado térmico de la bujía es libre.

7.3.5. CILINDRO: Original OEM IAME PARILLA 60cc de material de aluminio, sin ninguna modificación de altura, maquinado, rayado, cortado, pulido, soldado de ningún tipo, o tratamiento de cerámica u otro o agregado de material o modificación alguna en su interior o su exterior. No se permiten cilindros reconstruidos. No está permitido ningún tipo de modificaciones externas al cilindro tales como aditamentos de enfriamiento o de incremento de temperatura, el exterior del cilindro deberá mantenerse en su forma y textura original. La tolerancia permitida en el largo del cilindro es de 67.6mm+/-0.10mm.

7.3.6. PUERTOS DE ESCAPE, ADMISION Y BOOTS PORT: Original OEM IAME PARILLA 60cc sin ninguna modificación, NO está permitido el maquinado, porteadado, pulido, añadir material o tratamiento de cualquier tipo.

7.3.7. PISTON: Original OEM IAME PARILLA 60cc. De material de aluminio. No está permitido el maquinado, o tratamiento de ningún tipo al pistón. Con una altura total de 49mm+/-0.2mm, con corte en la falda del pistón de 22.5mm+/-0.05mm y un peso con anillo incluido de 60gms. El Director Técnico tendrá muestras autorizadas de estos para su cotejo.

7.3.8. ANILLO: Original OEM IAME PARILLA 60cc. De material Cast Iron, sin ninguna modificación.

7.3.9. PERNO: Original OEM IAME PARILLA 60cc, Sin ningún tipo de modificación con una longitud de 35.0mm+/-0.2mm y un diámetro de 12.0mm+/-0.1mm y un peso 15.5gms.

7.3.10. EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO: uno solo de mínimo 0,3 sin embargo prima lo que dice la ficha tecnica

7.3.11. CIGÜEÑAL Y BIELA: Original OEM IAME PARILLA 60cc con números de parte IAMEU04A- 61385A y IAMEU04A-61390A de material de hierro, con un peso mínimo completo el cigüeñal de 1190gms y con un peso mínimo de biela sola de 80gms, sin ningún tipo de modificación, No está permitido balancear. La cuña de cigüeñal deberá ser OEM IAME PARILLA sin ninguna modificación en su forma, posición o textura.

7.3.12. BALEROS Y RETENES CIGÜEÑAL: Original OEM IAME PARILLA 60cc pudiendo ser sustituidos por su equivalente en diferente marca o proveedor (no está permitido el uso de baleros de cerámica o materiales exóticos).

7.3.13.-CLUTCH. - Original OEM IAME PARILLA 60cc, sin ningún tipo de modificación u agregado de material. El CLUTCH no deberá contener una cantidad significativa de grasa o aceite máximo debraye de CLUTCH utilizando el procedimiento de Formula Kart a 5,000 rpm. • Peso mínimo del cuerpo de pastas 460 gms con numero de parte IAMEA-60840B01/07 • Peso mínimo de la campana de clutch 173 gms sin sprock delantero con numero de parte IAMEA-61550A • Peso mínimo del engrane de clutch 195 gms

7.3.14. TAPAS DE MOTOR (CASES): Original OEM IAME PARILLA 60cc de material de aluminio sin ningún tipo de modificación o maquinado en su interior con una distancia de centro de cigüeñal al deck del crankcase de 65mm+/-0.2mm.

7.3.15. CARBURADOR: Original OEM IAME PARILLA 60cc Tillotson HW-31A sin pulido o modificación alguna en sus partes. Y con una medida máxima de diámetro de interior 17.15mm de venturi del carburador, con longitud mínima total de carburador de 72.3mm, debiendo permanecer originales en materiales y forma de todo (interior y exterior de) el carburador, no está permitido en el mecanismo de acelerador el tornillo con cabeza redonda de desarmador.

7.3.16. NUMERO DE VUELTAS EN ESPREAS DE ALTA Y BAJA DE CARBURADOR: Libre.

7.3.17. GASOLINA: PREMIUM, mezcla de gasolina y aceite libre. (Prohibidos los: oxigenantes, alcoholes de cualquier tipo o elevadores de octanaje etc...). SERA REVISADA CON EL DIGATRON. Se establecerá medida máxima en cada evento.

7.3.18. SISTEMA DE GASOLINA: Ningún componente adicional es permitido en caso de utilizar filtro de gasolina deberá ser instalado entre el tanque y el carburador.

7.3.19. FILTRO DE AIRE (RIÑÓN): Original OEM IAME PARILLA 60cc CSAI OMOLOGACION No 01/SA/14 (El uso de filtro de aire interior es opcional número de parte PN10751-A sin ninguna modificación), con un orificio de 22mm de diámetro+/-1mm y una longitud en su parte más larga del orificio de 68.00mm+/-2.5mm y en la parte corta 49.00mm+/-2.5mm. la pérdida total o parcial de cualquier parte o fuera de posición original de ensamble generando una ventaja será motivo de sanción.

7.3.20. ARNES DE IGNICION Y BOBINA: Original OEM IAME PARILLA 60cc únicamente.

7.3.21. ESTATOR: Original OEM IAME PARILLA 60cc. Con número de parte IAME45/14 No se permite ningún tipo de modificación.

7.3.22. BOBINA: Original OEM IAME PARILLA 60cc. Con numero de parte IAME45/14.

7.3.23. TIEMPO DE IGNICION: No controlada, NO está permitido la ignición controlada o programable. 7

7.3.24. ESCAPE (PIPA): Original OEM IAME PARILLA 60cc, sin ningún tipo de modificación conforme a la figura del anexo IAME PARILLA USA - TAG. Tendrá que ser utilizada sin ningún tipo de espaciador entre el flanch y el cilindro, el exceso de fuga en el flanch de escape será motivo a sanción. Silicón de alta temperatura es recomendable para evitar fugas en el flanch de escape. En caso de que el escape (pipa) se haya fracturado está permitido el soldarlo siempre y cuando no cambie su forma y tamaño original.

7.3.25. FLANCH DEL ESCAPE: Original OEM IAME PARILLA 60cc sin ninguna modificación con las siguientes medidas: largo 30.0mm+/-0.3mm, ancho 22.0mm+/-0.3mm no se permite ningún tipo de modificación en su forma y su textura.

7.3.26. EMPAQUE DE FLANCH DE ESCAPE (Empaque entre el flanch de escape y el cilindro): El empaque no podrá ser menor de 1.3mm

7.3.27. FLANCH DE ESCAPE PARA MINI SWIFT: En el caso de la categoría NOVATOS SWIFT el restrictor de escape con número de parte A85365 de 9,8mm en el escape del flanch sin ningún tipo de modificación en su forma o textura.

7.3.28. FLANCH DE ESCAPE PARA MICRO SWIFT: En el caso de la categoría MINI SWIFT el restrictor de escape con número de parte A85365 de 16mm en el escape del flanch sin ningún tipo de modificación en su forma o textura.

7.3.29. FLANCH DE ESCAPE PARA MINI SWIFT: En el caso de la categoría MINI SWIFT el restrictor de escape con número de parte A85365 de 26mm en el escape del flanch sin ningún tipo de modificación en su forma o textura.

7.3.30. ENGRANE DELANTERO (Paso delantero en CLUTCH): 10 o 11 dientes Para cualquier duda a los puntos antes mencionados se tomará como apoyo el manual (ANEXO IAME PARILLA USA - TAG) con las especificaciones técnicas IAME PARILLA 60cc SWIFT.

7.4. CHASIS 4.1. CHASIS: Homologado CIK/FIA ICC, ICA KZ. • Mínima distancia entre ejes 889mm • Máximo diámetro de la fecha (axle) 40mm

7.4.2. ANCHO DE VIA (eje trasero): Máximo 1270mm, del eje trasero (la medida se tomará de la cara externa de las llantas traseras incluyendo el rin, ninguna parte del kart podrá exceder la medida máxima de 1270mm.

7.4.3. AERODINAMICA: Original sin modificaciones.

7.4.4. RINES Y LLANTAS: Máximo de ancho en combinación rines y llantas no debe ser mayor a 135mm.

7.4.5. CUBRE CADENA: Obligatorio (será motivo de sanción el no utilizarlo).

7.4.6. CARROCERIA: Deberá ser la única permitida es plástica con las siguientes homologaciones CIK, FIK o IKF/WKA consistiendo en pontones laterales, defensa trasera y defensa delantera, la defensa delantera no podrá ser mayor a 1067mm de ancho. 8

7.4.7. DEFENSA TRASERA DE SEGURIDAD: Obligatoria CIK FIA o IKF/WKA Plástica, por ninguna circunstancia podrá exceder la defensa trasera el plano del ancho de las llantas traseras.

NOTA: SIN EMBARGO PARA TODOS ESTOS REGLAMENTACION PRIMA LO QUE DICE LA FICHA TECNICA DE CADA MOTOR

7.5. RECLAMO DE MOTORES

7.5.1. Cualquier competidor (piloto de la misma categoría únicamente) podrá reclamar el motor a otro competidor con las siguientes condiciones: A) El motor reclamado tendrá que ser utilizado por lo menos en dos fechas de del campeonato formula kart en el año calendario, en caso de que el reclamo sea en la última fecha del año calendario este deberá presentarlo por lo menos en dos fechas del siguiente campeonato de Fórmula Kart. B) El motor reclamado tendrá y deberá de pasar la inspección técnica. (Esto no garantiza que dicho motor pasará cualquier inspección técnica en el futuro), lo anterior deberá ser informado al reclamante. C) El piloto reclamante deberá pagar al piloto del motor reclamado la cantidad de \$5.900.000 en efectivo o su equivalente en moneda nacional al tipo de cambio D) El motor reclamado será entregado al piloto reclamante con la supervisión del Director Técnico y el Director de Carrera E) El motor reclamado deberá incluir: Motor, clutch, carburador, filtro de aire (riñón), sistema de escape, arnés eléctrico, relay y switches, no incluye: batería o caja de batería, base de motor ni cadena. El no entregar el motor reclamado al piloto reclamante será motivo de pérdida de puntos trofeos de la fecha donde ocurrió el reclamo para el piloto reclamado y podrá ser a criterio del Director del evento la suspensión del piloto para el resto del campeonato.

NOTA: PARA LAS ANTERIORES CATEGORIA DE LOS MOTORES DE 60 CC SE UTILIZARA LA CHISPA ENTRE 2,2 Y 3.00. Y UN BAR MAXIMO DE PRESION EN LOS CARBURADORES.

NOTA: La altura de la Pipa no debe de ser superior a 18 cm del chasis, Tomada desde el chasis hasta la parte inferior de la pipa, esto aplica para las categorías Mini y Micro.

USO DE LLANTAS:

NOTA: LAS LLANTAS QUE SE USARAN SON LAS QUE DETERMINE LA CATEGORIA X30 COLOMBIA EN EL REGLAMENTO PARTICULAR

-Se utilizaran llantas nuevas cada dos Validas en la categoría MICRO X30.- MINI X30

-En la categoría SUPER JUNIO X30 - SUPER SENIOR X30 – SUPER MASTER X30 - SUPER SHIFTER X30 se utilizaran llantas nuevas cada valida.

-

-En todos los casos las llantas nuevas deberán ser usadas desde la clasificación.

-Si por cualquier motivo el piloto le tocara cambiar antes de cumplir las válidas, el piloto tendrá una sanción en el puntaje equivalente a cuatro puestos anteriores del cual termino en el heat 2, y deberá partir en la última posición para la final. (ejemplo: finaliza en el puesto N° 2 su puntaje será el de la posición N° 6 esto solo afecta al piloto sancionado, los demás conservaran su puntaje sin ningún cambio en los mismos. Esto aplica para valida en la cual se realiza el cambio, en dado caso que se tenga que realizar en la final la sanción de los cuatro puestos en el puntaje se trasladara al mismo y deberá partir en la última posición.)

-Si se presentara la presencia de un Piloto nuevo en las categorías MINI Y MICRO tendrán que usar mínimo un 70% de la sumatoria total de las vueltas de carrera de la valida anterior (únicamente se considera carrera los heat 1 Y 2, y final, no se incluye la clasificación) durante las practicas oficiales que se realicen antes o durante de la valida. En caso de que el piloto nuevo cuente con llantas usadas, el comisario técnico y deportivo de la valida serán los únicos autorizados para verificar el desgaste de las llantas y autorizar su uso.

MOTORES:

- A partir de la valida I DEL CAMPEONATO se sellaran los motores por tres válidas para las categorías MICRO Y MIN, para las categorías con motores 175cc es libre la reparación de los motores.

- Si por algún motivo tuvieran que realizar mantenimiento de cualquier tipo y/o realizar cambio de motor antes de cumplir las tres válidas, el piloto tendrá una sanción en el puntaje equivalente a cero puntos en el Heat 1 y 2, y deberá partir en la última posición para la final. Esto aplica para valida en la cual se realiza la reparación o el cambio, en dado caso que se tenga que realizar la reparación para la final la sanción deberá partir en la última posición. De igual forma podrá reparar nuevamente el motor TRES validas después.

- Todas las categorías pueden reparar motores para la última valida del campeonato si lo quisieran realizar sin tener ninguna sanción.

REEMPLAZOS:

-Cada piloto se le permitirá un reemplazo por cualquier motivo durante el campeonato. Menos en la Final.

NUMERACION CHASIS

A partir de la primera valida del campeonato 2016-2017 los pilotos deben tener la siguiente numeración dependiendo la categoría.

PRE-INFANTIL PROMOCIONAL	0- 50
CATEGORIA MICRO X30	51- 99
CATEGORIA MINI X30	100-199
CATEGORIA SUPER JUNIOR X30	200-299
CATEGORIA SUPER SENIOR X30	300-399
CATEGORIA SUPER MASTER X30	400-499
CATEGORIA SUPER SHIFTER X30	500-599

NOTA: El Director Técnico descalificará a un competidor de forma visual, y solo en caso de duda el Director Técnico recurrirá a las medidas del presente reglamento Técnico. Este reglamento estará vigente

Nota: adjunto las fichas técnicas de cada motor