



# BALTAR KART CUP 2010



## REGULAMENTO TÉCNICO X30 Júnior

ACTUALIZAÇÃO EM 12-03-2010

### **DEFINIÇÃO**

Na aplicação do presente regulamento técnico, qualquer modificação que não for expressamente autorizada é proibida. Considera-se como modificação qualquer acção que altere a forma inicial ou dimensões da peça original. Os pilotos são responsáveis pela conformidade do seu material.

### **ARTIGO 1: CHASSIS AUTORIZADO**

Apenas os chassis homologados CIK, propostos no catálogo de fabricantes, de acordo com o Art.º 2 do regulamento do CIK são admitidos.

NOTA: No caso de omissão das medidas constantes no Documento de Identificação (Ficha de Homologação), será aplicado o Art.º 2.25.3 (Controles) do Regulamento Técnico Internacional de Karting (RTIK).

### **ARTIGO 2: DEFINIÇÃO DO CHASSIS**

O chassis deve estar conforme as seguintes especificações:

- Chassis convencional, regulado e homologado com homologação válida CIK. Chassis triangulares não são permitidos. Consequentemente apenas os chassis que não possuem qualquer sistema de ajuste de direcção, por meio de juntas esféricas fixadas num triângulo, seja na parte superior ou parte inferior, actuando na posição do eixo de pivot são autorizados.

- Duas ou três chumaceiras,
- Eixo traseiro em aço magnético, sólido ou perfurado, diâmetro máximo 50mm
- Protecção plástica traseira, homologada CIK.
- Guarda corrente obrigatória, fechada.
- Travões mecânicos hidráulicos em conformidade com os regulamentos CIK e homologados.
- Carenagens, painel frontal, spoilers, homologados CIK.
- Placas de número amarelas, com números a preto.
- Os regulamentos prescritos pela CIK (grupo 2) são estritamente aplicáveis para algum detalhe não mencionado nestas especificações, no que diz respeito ao chassis.

Largura máxima das rodas montadas:

- Frente: 1350 mm
- Trás: 2150 mm

Largura máxima da via traseira: 1400 mm

Travões: são proibidos os discos de travão em carbono.

Protecção do disco do travão: Um patim de protecção eficaz do travão (em Teflon, Nylon, Delrin, fibra de carbono, Kevlar ou Rilsan), é obrigatório, caso o disco do travão ultrapasse a parte inferior dos tubos principais do chassis. Esta protecção deve ser colocada lateralmente em relação ao disco no sentido longitudinal ao chassis ou sob o disco.

### **ARTIGO 3: PESO**

150 Kg. Mínimo, com o kart, piloto completamente equipado e em qualquer momento da prova.

### **ARTIGO 4: PNEUS:**

Pneus Slick: MAXXIS SLR (Pneu Ecológico)

Pneus Chuva: MAXXIS SLW (Pneu Ecológico)

– Dimensões: Frente 10x4.60-5 / Trás 11x7.10-5

Em todas as categorias, um piloto terá direito a substituir um único pneu novo (da frente ou de trás) se, por qualquer motivo, na sequência de um acidente ou incidente se rebentar ou furar um pneu.

Para o efeito deve adquirir um «voucher» de um pneu no Secretariado e deve apresentá-lo ao Comissário

Técnico Chefe que manterá na sua posse o pneu estragado até final da prova e assinará o «voucher» do novo pneu. Só depois é que poderá levantar o novo pneu.

### **ARTIGO 5: MOTOR**

Apenas o motor PARILLA X30 125cc-TaG, original, c/ restritor de escape de 23 mm e em estrita conformidade com a ficha técnica do fabricante (especificidades técnicas, tamanhos, pesos, diagramas, com as tolerâncias prescritas pelo fabricante) são admitidos.

Apenas 1 (um) motor por prova é admitido para cada piloto. Os motores têm de possuir o número de série original.

Nenhuma modificação, melhoria, adição ou remoção de material ou polimento de alguma parte do motor é permitida.

Cada peça, interna ou externa tem de ser instalada na sua posição original e em funcionamento de acordo com os desenhos técnicos originais. Por forma a preservar a sua excepcional fiabilidade, qualquer preparação ou modificação é proibida: os valores máximos e mínimos permitidos serão medidos de acordo com os regulamentos técnicos CIK. O controlo do volume da cabeça será feito de acordo com o método descrito no regulamento técnico CIK. Em qualquer altura os oficiais de prova têm o direito de substituir e verificar qualquer peça ou componente do motor.

<b>TABELA DE DIAGRAMAS</b>	<b>PARILLA X30</b>	
ESCAPE	177,5 ° Máximo	
TRANSFER TT	127° +/- 2	
TRANSFERS LATERAIS	126° +/- 2	
VOLUME DA CÂMARA DE COMBUSTÃO	9,7 cc Mínimo	Com insersor CIK

### **ARTIGO 6: CABEÇA**

A cabeça tem de ser estritamente original. Apenas a reparação dos pernos do motor por meio de um helicóide de 14 x 2.5 de diâmetro com o mesmo comprimento dos pernos do motor originais é permitida.

O corpo da vela apertado na cabeça não deve ultrapassar a parte superior do domo da câmara de combustão.

A distância entre o pistão e a cabeça não pode ser inferior a 0.9mm, em qualquer ponto, sendo que a ferramenta utilizada para medir esta distância deve ter um diâmetro de 1.5mm. Apenas o método expresso no CIK para efectuar esta medida é válido.

### **ARTIGO 7: CILINDRO**

Autorizado apenas o cilindro “como de origem”. Não é autorizado polimento, areamento, limagem ou qualquer outro ajuste. Não é autorizado tratamento “a quente”. O único ajuste permitido é através das juntas do cilindro. Somente uma junta de cilindro idêntica às originais (0.40mm) é permitida; uma tolerância de 0.05mm é permitida tendo em conta a variação de espessura das juntas. Apenas uma junta (por tamanho) é admitida. Não é permitida junta de cabeça.

#### **ARTIGO 8: CAIXA DA CAMBOTA, CAMBOTA, CAVILHÃO DA CAMBOTA**

Estritamente originais e sem nenhuma modificação.

#### **ARTIGO 9: ROLAMENTOS**

Rolamentos com grades de plástico ou aço são permitidos. Somente os rolamentos estritamente originais (6206 C4) e (6202 C4 e C6005 C4) são permitidos.

Rolamentos de contactos oblíquos são proibidos.

Apenas rolamentos com esferas em aço são permitidos.

#### **ARTIGO 10: PISTÃO, SEGMENTO, CAVILHÃO**

De origem e sem modificações, e de acordo com a ficha técnica do motor.

#### **ARTIGO 11: BLOCO LAMELAR**

Estritamente de origem e sem modificações. Nenhum acabamento da junta é permitido.

Cobertura original e sem modificações. Suporte do carburador estritamente original.

#### **ARTIGO 12: LAMELAS**

Apenas originais IAME mínimo 0.27mm de espessura. Fibra de carbono não é autorizada.

#### **ARTIGO 13: CARBURADOR**

Apenas o carburador fornecido com o motor na sua configuração original (mesma marca, mesmo modelo, mesma referência) é permitido, i.e. o Carburador Tryton HB27/ C com diâmetro do Venturi 26 mm.

Apenas os acessórios, fornecidos junto com o carburador original são permitidos, excepto a mola da agulha, diafragmas e juntas de diafragma, que terão de ser da mesma cor e espessura das originais.

Apenas o kit da borboleta pode ser substituído pelo modelo do Tillotson 233-710, com ou sem junta. A posição do carburador, com a bomba virada para cima ou para baixo é livre.

O filtro de ar deve ser idêntico ao de origem, fornecido com o motor (mesma marca, mesmo modelo, mesma referência) com entradas de ar de 22mm.

As grelhas de protecção são opcionais.

A manga de borracha que liga o filtro ao carburador deve estar em conformidade e ser instalada de acordo com a ficha de homologação (parte longa para dentro e curta para fora).

Qualquer sistema de injeção ou aspersão são proibidos.

#### **ARTIGO 14: COMBUSTÍVEL, LUBRIFICANTE, TANQUE**

Apenas o combustível, previsto no Regulamento Particular de cada prova, é permitido. Nenhum aditivo é permitido adicionar ao combustível (excepto o óleo de lubrificação)

É obrigatório que os Karts disponham de um reservatório de combustível extraível, com uma capacidade mínima de 5 litros.

Um recipiente de resíduos é obrigatório.

## **ARTIGO 15: EMBRAIAGEM**

**15.1** - A embraiagem centrífuga deve pegar às 4000 rotações por minuto e mover o kart com o piloto a bordo. Cada piloto será responsável pelo estado da sua embraiagem uma vez que esta pode ser controlada em qualquer momento da prova.

**15.2** – Para efeitos de controlo da embraiagem, apenas é autorizado que o seu diâmetro exterior possa não respeitar a respectiva ficha de homologação, mantendo-se no entanto o controlo das RPM conforme referido no parágrafo anterior, assim como todas as restantes medidas constantes na ficha de homologação.

## **ARTIGO 16: IGNIÇÃO**

Apenas ignições originais e homologadas, Selettra digital ou PVL digital são permitidas, sem modificações de qualquer forma. Podem ser substituídas pela organização, no todo ou em parte, em qualquer momento da prova. O organizador não se responsabiliza por qualquer eventual falha que decorra da substituição da ignição.

Apenas as caixas CDI tipos "F" (14.000 rpm) são permitidas.

Qualquer intervenção na fixação do starter é proibida, assim como qualquer modificação na forma ou espessura da chave do rotor, ou no rotor e cambota.

A bateria deve sempre estar ligada ao sistema de ignição.

As inscrições na caixa electrónica são obrigatórias e devem estar claramente visíveis, sem que seja necessário desmontar a caixa, e não cobertas com adesivos ou qualquer outro obstáculo.

## **ARTIGO 17: VELA**

De marca livre, com um eléctrodo externo, e tamanhos idênticos à vela original. A vela deve ser instalada com a anilha. Um sensor de temperatura de vela é permitido e se tiver um mínimo de 1.2mm de espessura pode substituir a anilha da vela.

Velas com eléctrodo de terra de forma circular são proibidas.

## **ARTIGO 18: SILENCIADOR, PIPE**

Silenciador original, tal como fornecido com o motor, deve estar de acordo com a ficha de homologação. Nenhuma modificação na estrutura (material magnético) ou nas dimensões é permitido. Apenas operações de furação e soldadura são permitidas por forma a instalar uma sonda de temperatura. O sistema de escape deve estar em conformidade com o permitido para a emissão de ruído, apenas o comprimento do flexível pode ser modificado.

## **ARTIGO 19: ARREFECIMENTO**

O sistema de arrefecimento tem de estar na sua configuração original: Apenas 1 radiador e 1 bomba de água simples (com uma entrada e uma saída) são permitidos. Apenas termóstatos simples ou com by-pass, originais IAME são permitidos mas o seu uso é opcional. Apenas água é permitida como fluído de arrefecimento. Nenhum aditivo são permitidos, apenas radiadores originais IAME, modelos T-8000A e T-8000B são permitidos.

## **ARTIGO 20: ARRANCADOR**

Caso o motor de arranque não consiga iniciar o motor, um arrancador externo pode ser, excepcionalmente, autorizado. Isto significa que o sistema de arranque original deve ser instalado com todos os seus componentes, e apropriadamente ligado. Apenas um problema mecânico ou eléctrico poderá eventualmente justificar o seu não funcionamento apropriado (por ex. ruptura das escovas do motor de arranque).

## **ARTIGO 21: PINHÕES**

- IAME Z11.

## **ARTIGO 22: VERIFICAÇÕES TÉCNICAS**

As verificações técnicas são realizadas pelos Comissários Técnicos definidos no Regulamento Particular de cada prova, podendo estes recorrer a um representante técnico da RIAKART.

A comparação com um motor original, fornecido pela IAME será a prova final em caso de dúvidas quanto à conformidade de algum elemento do motor.

## **ARTIGO 23: – MODIFICAÇÕES AO REGULAMENTO – ADITAMENTOS**

**23.1** - Qualquer modificação ao presente regulamento técnico, será, depois de previamente ratificada pela FPAK, introduzida no texto regulamentar em caracteres destacados a “Bold” e no topo do texto surgirá a menção

ACTUALIZAÇÃO EM (data)

**23.2** - A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site oficial da FPAK – [www.fpak.pt](http://www.fpak.pt).