

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DEL CAMPEONATO DE KARTING DE LA COMUNIDAD VALENCIANA JUNIOR 2022.

Principios generales.

1.- Motor.

- Iame X30 según Reglamento Técnico CEK 2022 para la categoría Junior, además, se autoriza la utilización de los cilindros anteriores (utilizados hasta CEK 2020).

<https://www.rfeda.es/documents/20185/1164202/11+CEK+2021+RD+FICHA+MOTOR+JUNIOR+SENIOR.pdf>

<https://www.rfeda.es/documents/20185/1164202/12+CEK+2021+RD+FICHA+CARBURADOR+JUNIOR+SENIOR.pdf>

Art.1. MOTOR

1.1 Motor: Se entiende por motor el bloque completo del motor e incluye bobina y carburador.

- Bujía
- Cableado completo y botones
- Escape
- Batería y soporte de batería
- Cargador de batería
- Muelles de escape

1.2. Transmisión:

- Cadena. Estándar paso 219.
- Piñón de salida y Corona: LIBRE

1.3. Embrague: Centrifugo en seco, descrito en la ficha de homologación.

1.4. Sistema arranque

1.4.1. El sistema de arranque será de tipo eléctrico a bordo, alimentado con batería y con sistema de parado, accionables ambos por el piloto a bordo en posición normal de conducción.

1.4.2. Batería: La batería será del tipo seco. Queda prohibido salir a pista sin batería.

1.5. Bujía: Será obligatoria la arandela que queda entre la bujía y la culata.

Es responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de la/s bujía/s homologadas necesarias durante los meetings.

1.6. Aceite y gasolina:

El aceite obligatorio a utilizar por todos los participantes será de la marca Xeramic, modelo SYNMAX o CASTOR en un porcentaje LIBRE, pero cada concursante deberá especificar dicho porcentaje en el pasaporte técnico que se entregará en las verificaciones técnicas. El precio al cual se suministrará el aceite durante el meeting será de 16€ iva incluido con un máximo de 3 botes por meeting y piloto en la empresa Marlonkart, no siendo obligatoria la compra en la misma. La Gasolina del Meeting será indicada en el reglamento particular de cada prueba. No está permitido añadir otro líquido o cualquier tipo de «power-boosting» en la gasolina.

1.7. Bujía: Será obligatoria la arandela que queda entre la bujía y la culata.

Es responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de la/s bujía/s homologadas necesarias durante los meetings.

1.8. Filtro de gasolina. Será voluntario colocar el filtro entre el depósito y la bomba

1.8. El radiador. El único permitido es el original Iame, estando prohibido el anticongelante, debiendo ser agua destilada o de la red.

1.9. Escape. Sólo será autorizado el escape original Iame en su caso (CEK 2021), sujetado por dos muelles (el silencioso soldado está prohibido). Para fijar el escape al cilindro se deben de utilizar solamente muelles originales Iame, y solo se permite como máximo la utilización de cuatro muelles. No es permitida la utilización de cables. Se permite una sonda de temperatura en el escape, a 50 mm del cono de entrada del escape.

El aislante de ruido es obligatorio y debe ser original Iame en su caso. Solamente se puede usar una unidad de aislante de ruido. Solo se permite soldar el escape en caso de reparación de una fuga de gases.

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. 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.

2.0 Filtro de Aire: Todos los filtros de Aire deberán llevar su esponja o derivado, de lo contrario será motivo de sanción.

Art.2. CHASIS

2.1. Chasis homologados CIK o RFEdA. Serán válidos todos los chasis homologados en el período actual y en el período anterior.

2.2. Frenos: Para las categorías Junior, está prohibido cualquier sistema de frenado en las ruedas delanteras.

2.3 Discos de freno cerámico prohibido.

Art.3. NEUMÁTICOS

3.1. Neumáticos Slick **VEGA XH3 CIK OPTION de compra libre** la homologación antigua. Se establece un máximo de 1 juego nuevo por participante por meeting, propiedad del piloto, de compra libre (Será responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de los neumáticos) que se marcarán en el horario establecido, para su uso obligatorio en los entrenamientos oficiales cronometrados y en las carreras. Para los entrenamientos libres oficiales de cada meeting, sólo se podrá utilizar neumáticos **VEGA XH3 CIK OPTION** propiedad del piloto.

3.2. Neumáticos lluvia: Vega W5 Rain o W6 Rain CIK siendo la compra libre. Se establece un máximo de 1 juego por participante que será de compra libre, y marcado por la Organización, para su uso obligatorio en los entrenamientos oficiales cronometrados y en las carreras. Será responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de los neumáticos de lluvia que pueda necesitar para la prueba.

3.3. No está permitida la utilización de separadores o inserciones entre el neumático y el borde de apoyo de la llanta.

Art.4. PESOS

4.1. El peso mínimo:

- En orden de marcha será de **145** kilos.

Art.5. ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA

- Se autorizarán dispositivos (tipo Alfano) con los siguientes sensores: uno de régimen de motor, uno de temperatura de agua, uno de temperatura de escape, uno de velocidad, uno de GPS y otro de tiempo por vuelta, así como una toma de alimentación a batería.
- Todo sistema de comunicación por radio entre conductores en pista y cualquier entidad está prohibida.
- En el caso concreto de las cámaras de grabación, sólo serán autorizadas en los entrenamientos libres oficiales. El uso en los entrenamientos cronometrados y las carreras está prohibido, salvo que éstas hayan sido instaladas por la FACV.
- Los sistemas de telemetría están prohibidos.

Art.6. MATERIAL UTILIZABLE

Por cada meeting y piloto inscrito, los concursantes podrán utilizar, dentro de la normativa vigente, como máximo el siguiente material:

CHASIS 1 (*)

MOTORES 1

JUEGO NEUM. SLICK 1 (**)

JUEGO NEUM. LLUVIA 1

(*) 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 mitin, 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.

(**) Eventualmente se podrá autorizar un neumático de repuesto, con la obligación de devolver el neumático cambiado al Comisario Técnico de la prueba. El cambio tiene que ser pedido obligatoriamente por escrito al Comisario Técnico. La autorización firmada debe presentarse al organizador.