

REGULAMENTO TECNICO NACIONAL DE KARTING 2014

CATEGORIAS NACIONAIS

ACTUALIZADO EM 01-04-2014

1- CLASSES E CATEGORIAS PARA 2014

1.1 – Chassis

Para todas as Categorias (com excepção das categorias Iniciação, Cadetes e Juvenis), a utilização de chassis homologados para o período 2006 ↔ 2011 é autorizada em 2014 para as provas do Campeonato e Taça de Portugal de Karting.

No plano da reciprocidade com a RFEdA, serão admitidos nas categorias nacionais e a par dos chassis com homologação CIK-FIA, os chassis homologados pela RFEdA com as homologações RFEA nº 26/C/04 e 43-C-04.

As Fichas de Homologação estão disponíveis nos serviços da FPAK.

A utilização de chassis homologados para o período 2009 ↔ 2014 é igualmente autorizada; mas para serem aceites, estes chassis deverão estar equipados com as novas carenagens frontais e travões com a nova homologação.

1.2 – Classes e Categorias Nacionais

CLASSE	CATEGORIA	OBS
35cc	Iniciação – Troféu Figueiredo e Silva 2014	Conforme Reg. Técnico Nacional
85 cc	Cadetes – Troféu António Dinis 2014	Conforme Reg. Técnico Nacional
85 cc	Juvenis	Conforme Reg. Técnico Nacional
125cc	Júnior	Conforme Reg. Técnico Nacional
125cc	X30	Conforme Reg. Técnico Nacional
125cc	X30 Shifter	Conforme Reg. Técnico Nacional

A Regulamentação Técnica das categorias nacionais Iniciação, Cadetes, Juvenis, Júnior, X30 e X30 Shifter terão uma estabilidade para o biénio 2013 / 2014.

1.3 - Para todas as Categorias Nacionais:

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

INICIAÇÃO – Troféu Figueiredo e Silva 2014

1 – Princípios Gerais

1.1 – Motor, Fornecedores e sistema de utilização

O motor autorizado para a Categoria Iniciação – Tributo a Figueiredo e Silva, para o ano 2014, será o motor marca Honda, modelo GX35, sempre de baixo custo, selado oficialmente conforme descrito neste regulamento.

1.1.1– Fornecimento dos Motores

1.1.1.1 - Os motores a utilizar serão exclusivamente os disponibilizados pela RIAKART, os quais serão entregues mediante sorteio a efetuar em cada prova e para todos os condutores inscritos.

1.1.1.2 - Em cada prova, e a cada Condutor, será cobrada pela empresa fornecedora, uma taxa de utilização do motor de 60,00€ (Sessenta euros) a qual já inclui a taxa de IVA, que deverá ser liquidada imediatamente após o sorteio dos motores.

1.1.1.2.1 - Qualquer falta de pagamento da taxa de utilização, deverá ser reportado pela RIAKART ao Colégio de Comissários Desportivos e implicará a impossibilidade de participação numa prova enquanto não for efetuado o pagamento em atraso.

1.1.1.3 - O sorteio dos motores será efetuado no circuito – segundo o horário publicado – pelo (s) representante (s) da RIAKART com a presença do Delegado Técnico da FPAK ou de um Comissário Desportivo. No sorteio, não sendo obrigatória a presença dos Concorrentes, nele é autorizada a sua presença.

1.1.1.3.1 - Ainda que lhe venha a caber por sorteio, em caso algum um mesmo Concorrente poderá utilizar o mesmo motor, em provas distintas. Neste caso ser-lhe-á sorteado um outro motor.

1.1.2 – Após efetuado o sorteio, os motores, devidamente selados, com as bases oficiais fornecidas pela RIAKART e sem campânula de embraiagem serão entregues aos concorrentes. Estes serão recolhidos no final da última corrida, podendo ser utilizados apenas a partir do início dos treinos livres oficiais. Os motores terão de ser apertados ao chassis, na posição indicada pelos comissários técnicos, por intermédio da base fornecida pela RIAKART, sendo esta base adaptável as anteriores bases existentes em todas as marcas de chassis.

Desde a entrega pela FPAK, os karts não mais poderão sair da Zona Técnica especialmente criada para esta categoria, a não ser para efetuarem os treinos e as corridas, ficando sob a estrita responsabilidade da RIAKART.

O concorrente apenas poderá dar entrada na Zona Técnica da categoria Iniciação, 15 (quinze) minutos antes dos início dos treinos ou corridas, podendo permanecer ainda na referida Zona Técnica até 30 (trinta) minutos após os treinos ou corridas, para efetuar a limpeza do equipamento dos pneus ou qualquer reparação ou afinação do chassis, conforme o artigo 1.1.2.1.

Dentro da Zona Técnica, apenas poderão estar presentes por Condutor, até dois Assistentes desde que detentores da respetiva identificação “Assistente / PARQUE”...

1.1.2.1 Qualquer intervenção no chassis, que por motivos de segurança seja necessária efetuar, terá que ser executada após averiguação e autorização do Delegado Técnico da FPAK e efetuada na sua presença ou na impossibilidade deste, na presença de um Comissário Técnico.

Esta intervenção será obrigatoriamente efetuada dentro da zona técnica exclusiva desta Categoria, não sendo concedida qualquer tolerância de tempo, quer nos 15 minutos que antecedem o início dos treinos e corridas, quer nos 30 minutos após os mesmos.

1.1.3 - É expressamente proibido, seja por parte do Condutor ou de qualquer elemento da sua equipa, adicionar ou retirar qualquer componente e/ou efetuar qualquer modificação ou alteração que altere as características iniciais com que o motor foi distribuído.

1.1.4 – Em caso de desistência da prova antes de terminada a corrida final, o Concorrente fica obrigado a proceder à devolução do motor à RIAKART, Lda.

1.1.5 – Sem prejuízo de outras sanções a aplicar eventualmente pela FPAK, qualquer violação a estas disposições implicará a exclusão imediata do evento a pronunciar pelo CCD.

1.1.6 – O carburante é fornecido pela FPAK e RIAKART, sendo absolutamente proibida a utilização de qualquer outro carburante.

1.1.6.1 – É interdito a qualquer Concorrente e/ou Assistente proceder ao abastecimento/reabastecimento de carburante.

Além da selagem dos motores na parte superior do cilindro e do cárter, será também selado o depósito do carburante.

Apenas a RIAKART, na presença do Delegado Técnico da FPAK ou de um Comissário Desportivo, poderá remover os selos de bloqueio da tampa do depósito de gasolina para se realizar um reabastecimento.

Após o reabastecimento, a tampa do depósito de gasolina voltará a ser selada.

Os restantes parafusos de aperto e afinação, serão pintados com uma tinta de contacto para que estes elementos não sejam tocados por qualquer ferramenta.

A violação dos selos por parte de qualquer elemento da equipa implicará a imediata exclusão da prova.

1.1.7 - Após a entrega do motor, a sua eventual substituição só poderá ser efetuada por outro motor a disponibilizar pela RIAKART, ficando esta substituição condicionada à disponibilidade de stock existente. Em qualquer circunstância, essa substituição ficará sujeita às penalizações previstas no Art.º 5.3.1.3 do Regulamento do Troféu de Iniciação “Tributo a Figueiredo e Silva” Karting 2012.

1.1.8 – Inutilização de material: Uma eventual utilização danosa do equipamento cedido pela FPAK/RIAKART será imputável ao Concorrente de acordo com a tabela de preços em vigor na RIAKART.

1.1.9 – Nenhum Concorrente ou Assistente, estará autorizado a por em funcionamento o respetivo motor dentro da Zona Técnica.

Qualquer dúvida sobre o funcionamento do referido motor, os Assistentes do Condutor, deverão dirigir-se ao Delegado Técnico da FPAK e/ou aos Técnicos da RIAKART.

2 – Manutenção/ Reparções

- A manutenção dos motores e fornecimento de peças de substituição será efetuada exclusivamente pela empresa RIAKART.

- No caso de avaria do motor durante a prova a RIAKART será a única autorizada a realizar a reparação necessária para a sua correta funcionalidade.

3 – Infrações

Qualquer infração ao presente regulamento de motores, manipulação dos motores, seus selos e/ou modificações das características do motor fornecido serão consideradas graves e poderão levar a sanções que podem chegar à exclusão da prova.

4 – Motor - Transmissão

4.1 – Motor Marca Honda modelo GX 35 de acordo com as características técnicas descritas pelos Fornecedores.

Tipo de motor	4 Tempos refrigerado a ar OHC motor a gasolina
Cilindro	Cilindro em alumínio
Diam x Curso	39 X 30 mm
Deslocamento	35,8 cc
Compressão	8,0:1
Potência	1,0 KW (1,3 HP / 7000 rpm)
Binário máximo	1,6 Nm / 0,16 Kgm / 5500 rpm
Sistema de ignição	Transistorizados
Capacidade de depósito	0,63 L
Consumo na potência nominal	0,71 L / h 7000 rpm
Capacidade do óleo do motor	0,1 l
Dimensões (L x W x H)	198 X 234 x 240 mm
Peso	3.33 Kg (W / embraíagem o)

4.2 – Transmissão: 64 x 7

4.3 – Vela: A vela do motor a utilizar é obrigatoriamente da marca NGK grau térmico – CMR5H.

5 – Chassis

5.1 – Todos os chassis serão marcados na primeira prova em que o Concorrente participe, com um selo oficial da FPAK, sendo efectuado o seu registo.

5.2 – O chassis não está abrangido por qualquer cláusula de fornecedor exclusivo, podendo ser adquirido a qualquer empresa a escolher pelo Concorrente.

5.3 – Características gerais

- Distância entre eixos: 780 mm / 800 mm (+/ – 10 mm)
- Largura máxima das vias 1050 mm
- Estão proibidas as barras estabilizadoras constituídas por tubos amovíveis na estrutura do chassis homologado.
- Peças auxiliares. Não estão autorizadas as ligações compostas de magnésio e ou outros materiais ligeiros. Exemplo de ligação simples: o Eléctron

5.4 – Eixo dianteiro: É proibido o uso de excêntricos para a regulação das cotas do conjunto dianteiro e o uso de cubos de suporte da jante.

5.5 – Eixo traseiro

- Eixo traseiro. Magnético, maciço, de 25 ou 30 mm de diâmetro e com dois rolamentos
- O eixo traseiro será marcado para a sua identificação nas verificações iniciais e não será possível substituir ou trocar durante o desenrolar da prova salvo autorização expressa do CCD.

6 - Carroçaria

Pára-choques: de acordo com o Art.º 2.5 do RTI de Karting, exceto o eixo traseiro.

Pára-choques traseiro: O pára-choques consiste num tubo principal de diâmetro mínimo de 18 mm, colocado na posição horizontal, com o kart em condições normais de corrida. Os tubos horizontais deverão estar à distância de 13 a 16 cm. Também poderá ser utilizada um pára-choques em plástico com homologação da ADN de origem sendo obrigatório que em ambos os casos proteja eficazmente as rodas traseiras. Para a instalação do motor Honda GX 35, é autorizado moldar (não recorte) do pontão, e exclusivamente na zona do motor, com o único objetivo de facilitar a sua localização e montagem.

7 - Travões

São admitidos apenas travões mecânicos. São proibidos discos de travões em carbono.

O controlo do travão (a união entre o pedal e a pinça da bomba) deve ser duplo. Se for usado um cabo, deverá ter um diâmetro mínimo de 1,8 mm e ser bloqueado com um apertador dos cabos do tipo anilha de pressão.

8 – Depósito de gasolina: Capacidade de 0.63 L

9 – Jantes e pneus

9.1 – Jantes

As jantes podem ser de duas partes de ferro enchido ou monoblocos fundidas em alumínio.

- A largura máxima de roda da frente completa e montada (jante e pneu montado) será de 125 mm e um mínimo de 110 mm.

- A largura máxima da roda traseira completa e montada (jante e pneu montado) será de 150 mm e um mínimo de 140 mm

9.2 - Pneus

Os pneus fornecidos pela RIAKART são da marca Bridgestone modelo “YJL”

Não é autorizado alterar as características originais dos pneus. Apenas dentro da Zona Técnica exclusiva da categoria, é permitida a limpeza dos pneus.

Os preços fixados serão conforme tabela fornecida pela RIAKART e publicada pela FPAK:

9.3 - Não será permitida a utilização de separadores ou inserções entre o pneu e o bordo de apoio da jante.

9.4 - Não são permitidos pneus de chuva.

9.5 - Um único jogo de pneus será utilizado em todo o Troféu de Iniciação “Tributo a Figueiredo e Silva” e Taça de Portugal. Entre as provas, a RIAKART será responsável pela manutenção dos pneus em Parque Fechado.

9.5.1 – Pressão máxima autorizada nos pneus, em qualquer momento da prova: quatro (4) bars

9.6 - Nos casos de necessidade de substituição de um pneu será aplicado o Art.º 12.1

10 – Pesos: O peso mínimo em ordem de marcha será de 70 kg (com o Condutor a bordo e equipado).

Peso do conjunto kart com motor sem piloto: 40 Kg

11 – Aquisição de dados e telemetria

- A telemetria é proibida

- Qualquer sistema de comunicação rádio entre os condutores em pista e qualquer entidade é proibido.

- É proibido a montagem de qualquer sistema ou equipamento de recolha e leitura de dados, durante os treinos livres oficiais e corridas oficiais.

12 – Material utilizável

Para todas as provas que constituem a Categoria Iniciação – Tributo a Figueiredo e Silva, os Concorrentes apenas poderão utilizar o seguinte material:

Motor – 1 motor **(a fornecer em cada prova, segundo sorteio)**

Chassis – 1 chassis

Pneus: marca Bridgestone modelo YJL Slick

Em caso algum poderão estar montados em simultâneo pneus de marca diferente.

Não é autorizado alterar as características originais dos pneus.

12.1 – Quando no decurso de uma prova se verificar um furo num pneu, é permitida a sua substituição desde que previamente autorizado pelo Delegado Técnico da FPAK. O pneu furado ficará na posse do Delegado Técnico da FPAK.

CADETES – Troféu António Dinis 2014

NOTA: Os Anexos RA-01, RA-05, RA-06, RA-09, RA-10, RA-11 e RA-12 apensos ao presente regulamento, complementam o Regulamento Técnico da Categoria Cadetes – Troféu António Dinis 2014

DEFINIÇÃO

Na aplicação do presente regulamento técnico, qualquer modificação que não for expressamente autorizada é proibida. Considera-se como modificação qualquer ação que altere a forma inicial, a posição original de montagem ou dimensões da peça original. Os Concorrentes e os Pilotos são responsáveis pela conformidade do seu material.

1 - Generalidades: Motor IAME PARILLA PUMA 85 cc com restritor.

1.1 – Os motores IAME Parilla Puma 85 cc, deverão ser adquiridos e/ou alugados exclusivamente na empresa RIAKART. A selagem, a manutenção do motor e a compra de acessórios será efetuada através da firma RIAKART ou na sua rede de distribuidores oficiais em Portugal, ostentando em todas as provas, o (s) respetivo (s) selo (s) oficial (ais).

1.1.1 – Os motores devem estar conforme a Ficha de Homologação do Parilla Puma – Cadete, publicada em anexo.

IMPORTANTE: As tolerâncias descritas na ficha de homologação são necessárias para contemplar todas as operações de maquinagem, montagem e estabelecimento de tolerâncias. No entanto, é absolutamente proibido fazer qualquer intervenção no motor, mesmo que as dimensões e características, após a sua intervenção, ainda estejam dentro das tolerâncias prescritas.

1.2 - Nas verificações técnicas e durante todos os momentos da prova, o condutor deve apresentar o motor com os selos intactos.

1.3 - Apenas a equipa técnica da RIAKART está autorizada a efetuar a selagem dos motores. Todos os motores que não se apresentem selados, estão impedidos de participar nas provas, sendo obrigatória a reposição dos selos através de uma verificação, a qual tem um custo de 400,00 € (euros). A este custo acresce a taxa legal de IVA. **Para a selagem do motor será obrigatório o uso de dois pernos não originais, perfurados para o efeito.**

1.4 – Condições de Fornecimento – Compra ou Aluguer

1.4.1 - Caso o Concorrente opte pela compra de um motor o seu custo será de 1.713,39 euros, já com o IVA incluído.

1.4.2 - No caso do Concorrente optar pelo sistema de aluguer o seu valor é de 750,00 euros (IVA incluído), tendo direito a utilizá-lo durante a época desportiva, deixando no ato do levantamento do mesmo, um cheque de caução no valor do equipamento novo. No intuito de assegurar o bom funcionamento deste acordo, será celebrado um contrato de aluguer, entre as partes intervenientes. O pagamento do aluguer do motor será efetuado na totalidade, no ato da entrega do motor, ou poderá ser dividido em dois pagamentos iguais. O primeiro na entrega do motor e o segundo a meio da época desportiva (mês de Julho).

1.5 - O motor e seus componentes auxiliares não podem ser modificados de forma alguma, a não ser que tal seja expressamente autorizado pelo presente regulamento.

1.6 - Todas as peças usadas no motor (equipamentos auxiliares) são exclusivamente peças originais IAME, ou da mesma marca e modelo que a IAME utiliza para a montagem do motor, exceto nos casos expressamente autorizados pelo presente regulamento ou seus aditamentos.

1.7 - O uso de camadas térmicas ou cerâmicas fora ou dentro do motor e do sistema de escape é proibido.

1.8 - O motor tem de ser usado com carburador, filtro de ar, instalação elétrica, sistema de ignição e sistema de escape, tal como fornecido pelo fabricante (original).

2 - Motor

2.1 - IAME Parilla Puma 85 cc conforme descrito na Ficha de Homologação «**301/B**» de **28.03.2012** (Anexo RA-01 ao presente Regulamento Técnico Nacional de Karting).

– Mini Puma 85 cc Tag PT com restritor de escape de 16mm.

– Uso obrigatório de uma anilha de bronze com 1mm +/- 0.05mm de espessura o topo da camisa do cilindro, onde assenta a colaça do motor Puma 85cc. Esta junta é apenas fornecida e montada em exclusivo pela RIAKART (Anexo RA-11 ao presente Regulamento Técnico Nacional de Karting). Com o uso desta anilha o volume de camara total é aumentado em 1.8 cc.

2.1.1 - Nenhuma modificação, melhoria, adição ou remoção de material ou de peças, ou polimento de alguma parte do motor e carburador é permitida. Apenas é autorizada a retificação da camisa do cilindro, até ao valor de diâmetro máximo correspondente à ficha técnica do respetivo motor. Cada peça, interna ou externa tem de ser instalada na sua posição original e em funcionamento de acordo com os desenhos técnicos originais ou de acordo com as especificações da IAME.

2.1.2 - A cabeça do motor tem de ser estritamente original. Apenas a reparação dos pernos do motor por meio de um helicóide de 14 x 1.25 de diâmetro com o mesmo comprimento dos pernos do motor originais é permitida.

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

2.1.3 – É obrigatório a utilização de uma junta de cilindro original, em papel com espessura 0,40 mm. **A tolerância admissível para a espessura da junta é de 0,40 mm +0,1/-0,05 mm.**

2.1.4 - **É permitido o uso de anilhas espaçadoras entre o cárter e os rolamentos, para obter a folga axial pretendida. Estas podem ser retiradas ou acrescentadas.**

2.2 - Carburador

O carburador a utilizar é o Tillotson modelo HL-352 A, estritamente original e sem qualquer modificação. Não é permitida a troca de componentes por outros não originais. Não é permitido retirar nem mudar a posição dos componentes do carburador. Apenas é autorizada a soldadura de anilhas nos parafusos de afinação para facilitar o seu manuseamento. O tubo de aspiração entre o cárter e o carburador é o original.

O carburador deve obedecer a todas as medidas existentes na sua ficha técnica, anexo RA-10.

Para efeitos de verificação técnica, será comparado a um carburador modelo original.

A posição do carburador, com a bomba virada para cima ou para baixo é livre.

É permitida a utilização da junta de carburador que é fornecida junto com o kit de reparação de código RK-114HL.

Só é permitido o uso da mola original com a referência 24-B345, sem qualquer tipo de alteração. Para efeitos de verificação técnica, a mola será comparada com o modelo original.

2.3 - Silencioso de admissão

O filtro de ar tem que manter a forma e medidas originais, assim como a flange original (silencioso / carburador). A utilização dos filtros em rede, nas condutas de admissão é opcional, assim como uma proteção de água em dias de chuva. 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.

É obrigatória a utilização da nova manga de borracha (com o filtro de ar incluído) de acordo com o desenho da IAME (Anexo RA-06).

2.4 - Velas

Unicamente estão autorizadas as velas (sem ser permitida qualquer modificação e devendo ser mantidas as anilhas) abaixo indicadas:

- NGK, grau térmico BR9EG, BR10EG, B9EG, B10EG e BR10EIX.

O cachimbo da vela é o original.

Um sensor de temperatura de vela é permitido. E se tiver um mínimo de 1.2mm de espessura pode substituir a anilha da vela.

2.5 - Embraiagem

O arranque automático da embraiagem do motor deve ser eficaz e definitivo antes das 5000 rpm. É permitido cortar a tampa de proteção para facilitar a montagem da corrente.

O controlo da embraiagem deverá ser realizado mediante métodos expressos no Anexo RA-01 do presente Regulamento Técnico.

2.6 - Transmissão – Pinhão/ Cremalheira

- Pinhão – Z10

- Cremalheira – livre.

2.7 - Sistema de ignição

Apenas ignições originais e homologadas Selettra analógicas e fixas são permitidas, sem modificações de qualquer forma.

Podem ser substituídas pela organização, no todo ou em parte, em qualquer momento da prova. O Promotor não se responsabiliza por qualquer eventual falha que decorra da substituição da ignição. Qualquer intervenção na fixação do estator é proibida, assim como qualquer modificação na forma ou espessura da chaveta do rotor, ou no rotor e cambota.

Modificações na ranhura de fixação da chaveta do rotor e da cambota são proibidas.

O funcionamento do sistema de ignição deve estar de acordo com a informação presente no anexo RA-12 ao Regulamento Técnico Nacional de Karting 2014.

A posição do sistema de arranque do motor pode ser alterada.

A bateria deverá ser fixa ao chassis e estar sempre ligada ao sistema de ignição.

A bateria deverá ter as seguintes medidas:

- Comprimento: máximo 151 mm;
- Largura: máxima 65 mm;
- Altura: máxima 94 mm;

2.8 – Ângulos do Motor

Os ângulos do motor serão medidos com uma escala de 5 mm de largura e 0,2 mm de espessura e deverão estar de acordo com a ficha de Homologação do motor.

2.9 - SILENCIADOR, PIPE

Sistema de escape original tal como fornecido com o motor e que deve estar de acordo com a ficha de homologação.

Nenhuma modificação na estrutura (material magnético) ou nas dimensões é permitida.

Não é permitido a utilização de sonda de temperatura e/ou sonda lambda.

3 – Chassis

3.1 – Modelo MINIKART, conforme Ficha de Homologação (válida ou caducada) da ADN da União Europeia do País construtor.

3.1.1 – Caster: Livre. É autorizado o uso de excêntricos para a sua regulação.

3.1.2 – Camber: Livre. É autorizado o uso de excêntricos para a sua regulação.

3.1.3 – Barras estabilizadoras: É proibido o uso de qualquer barra estabilizadora.

3.2 - Características gerais

3.2.1 - Distância entre eixos: A distância entre eixos será de 950 mm +/- 5 mm

3.2.2 – Largura máxima das vias: 1.150 mm

3.3 - Eixo traseiro

3.3.1 - Material magnético (monopeça) com diâmetro de 30 mm perfurado e com uma espessura mínima de 4,9 mm e máxima de 5,3 mm excepto na zona dos escatéis.

O comprimento máximo é de 960 +/- 10mm.

3.3.2 – Apoios eixo traseiro: Eixo traseiro com dois apoios/chumaceiras. Não são permitidas chumaceiras em magnésio.

3.4 - Pára-choques dianteiro, traseiro e laterais: Segundo o Regulamento Técnico Internacional de Karting (Art.º 2.5.1, 2.5.2, 2.5.3 e 2.5.4).

3.5 – Carenagens – Frontal, Lateral e Porta Números

São obrigatórias a carenagem frontal, caixas laterais e porta números conforme original. É permitido realizar um furo na carenagem lateral direita por forma a utilizar um arrancador de motor externo, no entanto o uso desse arrancador terá de ser autorizado por um comissário técnico.

3.5.1 – Carroçaria, Frente, Laterais, painel frontal / traseiro

Carroçarias: São obrigatórias a carenagem frontal, caixas laterais e painel frontal porta-números conforme homologação da ADN de um País da União Europeia, com Homologação válida ou caducada.

Tipologia de segurança CIK, segundo Art. 2.7 do Regulamento Técnico Int. de Karting.

3.5.2 – Traseiro: Tipo CIK. Realizado em material plástico. Com uma largura máxima igual à da via traseira (1150 mm).

3.5.3 – Desenho técnico: As dimensões da carroçaria devem estar de acordo com os Anexos N.º RA-2b e RA-2c.

4 - Travões

4.1 - Sistema de travões

Mecânico ou hidráulico, atuando exclusivamente nas rodas traseiras, segundo a Ficha de Homologação.

4.2 - Travão: Só à retaguarda, de funcionamento mecânico ou hidráulico (no caso de utilização de travões hidráulicos devem estar conformes à ficha de homologação), sendo interditos os discos de travão em carbono.

4.3 - Proteção do disco do travão: Um patim de proteção 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 proteção deve ser colocada lateralmente em relação ao disco no sentido longitudinal ao chassis ou sob o disco.

4.4 – Material do Disco: Material magnético ou ferro fundido.

5 – Assento / Bacquet

5.1. – Protecção / suportes

Segundo o Art.º 2.13 do Regulamento Técnico Internacional de Karting.

5.2 - Número de suportes

Limitado a 4 pontos no chassis e 2 pontos de reforço/apoio.

6 - Depósito de combustível

6.1 - Sistema de montagem rápido: Permitida a instalação de um sistema de desmontagem rápido.

7 - Proteção da corrente

7.1 - Proteção da corrente: Deverá existir um sistema de proteção da corrente que ofereça uma proteção eficaz do piloto e da corrente como indicado segundo o Art.º 2.9 do Regulamento Técnico Internacional de Karting.

8 – Jantes

8.1 – 5 polegadas de diâmetro, segundo Desenho Técnico Nº 4.

8.2 – Material das jantes: em alumínio, com exclusão do magnésio.

8.3 – Largura máxima jantes/pneus dianteiros:

A largura máxima da roda dianteira completa montada (jante e pneu montado) será de 125 mm e um mínimo de 110 mm. Não será permitida a utilização de distanciadores ou inserções entre o pneu e o bordo de apoio da jante.

8.4 – Largura máxima jante/pneu traseiro:

A largura máxima da roda traseira completa e montada (jante e pneu montado) será de 150 mm e um mínimo de 140 mm. Não será permitida a utilização de distanciadores ou inserções entre o pneu e o bordo de apoio da jante.

8.5 – Sistema de retenção do pneu DL/TR (dianteiro/traseiro): opcional

8.6 – Sistema de fixação da jante: é proibido o uso do cubo de fixação da jante dianteira. Não é permitido o uso de cubos em magnésio.

9 - Pneus: Os únicos pneus autorizados serão fornecidos pela RIAKART sendo a marca Bridgestone modelo YJL Slick. Dureza: Duro

Os preços fixados serão conforme tabela fornecida pela RIAKART e publicada pela FPAK.

9.1 - Quantidade: É autorizado o uso de 4 pneus dianteiros e 4 pneus traseiros (dois jogos) para todo o Campeonato. Entre as provas a RIAKART será responsável pela manutenção dos pneus em Parque Fechado.

Para a Taça de Portugal de Karting, um jogo novo de pneus, mais um suplente da frente ou trás.

9.2 – Não são autorizados pneus de chuva.

10 - Gasolina / Óleo

10.1 - Depósito de Gasolina

10.2 - O depósito de gasolina deverá ter um máximo de 5 litros.

10.3 - Tipo de gasolina: Gasolina oficial conforme indicado no Regulamento Particular da Prova.

10.4 - Óleo: Lista de óleos Homologação CIK.

11 - Peso mínimo obrigatório: 110 Kg (com o Condutor a bordo e equipado).

12 - Aquisição de dados

12.1 - Número de sensores: É permitida a utilização de todos os sensores do sistema de aquisição de dados. Não existe nenhuma restrição no número e tipo de sensores utilizados nos sistemas de aquisição de dados, desde que estes não possibilitem a comunicação entre o piloto e qualquer entidade.

12.2 - Telemetria: Qualquer sistema de telemetria é proibido

12.3 - Comunicação: Qualquer sistema de comunicação por rádio entre condutores em pista e qualquer entidade está proibido.

13 - Material a utilizar

Por cada prova e piloto inscrito, os concorrentes poderão utilizar dentro das normas vigentes como máximo o seguinte material.

Chassis: 1

Motores: 1

JUVENIS

NOTA: Os Anexos RA-02, RA-05, RA-06, RA-09, RA-10 e RA-12 apensos ao presente regulamento, complementam o Regulamento Técnico da Categoria Juvenis

DEFINIÇÃO

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

1 – Generalidades: Motores IAME PARILLA PUMA 85 cc TAG PT

1.1 – Os motores IAME Parilla Puma 85 cc, deverão ser adquiridos e/ou alugados exclusivamente na empresa RIAKART. A selagem, a manutenção do motor e a compra de acessórios será efetuada através da firma RIAKART ou na sua rede de distribuidores oficiais em Portugal, ostentando em todas as provas, o (s) respetivo (s) selo (s) oficial (ais).

1.1.1 – Os motores devem estar conforme a Ficha de Homologação do Parilla Puma 85cc PT – Juvenil, publicada em anexo.

IMPORTANTE: As tolerâncias descritas na ficha de homologação são necessárias para contemplar todas as operações de maquinaria, montagem e estabelecimento de tolerâncias. No entanto, é absolutamente proibido fazer qualquer intervenção no motor, mesmo que as dimensões e características, após a sua intervenção, ainda estejam dentro das tolerâncias prescritas.

1.2 - Nas verificações técnicas e durante todos os momentos da prova, o condutor deve apresentar o motor com os selos intactos.

1.3 - Apenas a equipa técnica da RIAKART está autorizada a efetuar a selagem dos motores. Todos os motores que não se apresentem selados, estão impedidos de participar nas provas, sendo obrigatória a reposição dos selos através de uma verificação, a qual tem um custo de 400,00 € (euros). A este custo acresce a taxa legal de IVA. **Para a selagem do motor será obrigatório o uso de dois pernos não originais, perfurados para o efeito.**

1.4 – Condições de Fornecimento – Compra ou Aluguer

1.4.1 - Caso o Concorrente opte pela compra de um motor, o seu custo será de € 1.713,39 (IVA incluído).

1.4.2 - No caso do Concorrente optar pelo sistema de aluguer o seu valor é de 750,00 euros (IVA incluído), tendo direito a utilizá-lo durante a época desportiva, deixando no ato do levantamento do mesmo, um cheque de caução no valor do equipamento novo. No intuito de assegurar o bom funcionamento deste acordo, será celebrado um contrato de aluguer, entre as partes intervenientes. O pagamento do aluguer do motor será efetuado na totalidade, no ato da entrega do motor, ou poderá ser dividido em dois pagamentos iguais. O primeiro na entrega do motor e o segundo a meio da época desportiva (mês de Julho).

1.5 - O motor e seus componentes auxiliares não podem ser modificados de forma alguma, a não ser que tal, seja expressamente autorizado pelo presente regulamento.

1.6 - Todas as peças usadas no motor (equipamentos auxiliares) terão de ser peças originais IAME – exceto quando tal for expressamente permitido no presente regulamento ou seus aditamentos.

1.7 - O uso de camadas térmicas ou cerâmicas fora ou dentro do motor e do sistema de escape é proibido.

1.8 - O motor deve ser usado com carburador, filtro de ar, instalação elétrica, sistema de ignição e sistema de escape, tal como fornecido pelo fabricante (original).

2 – Motor

2.1 - IAME Parilla Puma 85 cc conforme descrito na Ficha de Homologação «311/A» de **28.03.2012**, anexo RA-02 do presente Regulamento Técnico Nacional de Karting.

– Mini Puma 85 cc Tag PT.

2.1.1 - Nenhuma modificação, melhoria, adição ou remoção de material ou polimento de alguma parte do motor e carburador é permitida. Apenas é autorizada a retificação da camisa do cilindro, até valores de diâmetro máximo correspondente à ficha técnica do respetivo motor.

Cada peça, interna ou externa tem de ser instalada na sua posição original e em funcionamento de acordo com os desenhos técnicos originais ou de acordo com as especificações da IAME.

2.1.2 - A cabeça do motor tem de ser estritamente original. Apenas a reparação dos pernos do motor por meio de um helicóide de 14 x 1.25 de diâmetro com o mesmo comprimento dos pernos do motor originais é permitida.

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

2.1.3 – É obrigatório a utilização de uma junta de cilindro original, em papel com espessura 0,40 mm. **A tolerância admissível para a espessura da junta é de 0,40 mm +0,1/-0,05 mm.**

2.1.4 - **É permitido o uso de anilhas espaçadoras entre o cárter e os rolamentos, para obter a folga axial pretendida. Estas podem ser retiradas ou acrescentadas.**

2.2 - Carburador

O carburador a utilizar é o Tillotson modelo HL-352 A, estritamente original e sem qualquer modificação. Não é permitida a troca de componentes por outros não originais. Não é permitido retirar nem mudar a posição dos componentes do carburador. Apenas é autorizada a soldadura de anilhas nos parafusos de afinação para facilitar o seu manuseamento. O tubo de aspiração entre o cárter e o carburador é o original.

O carburador deve obedecer a todas as medidas existentes na sua ficha técnica, anexo RA-10.

Para efeitos de verificação técnica, será comparado a um carburador modelo original.

A posição do carburador, com a bomba virada para cima ou para baixo é livre.

É permitida a utilização da junta de carburador que é fornecida junto com o kit de reparação de código RK-114HL.

Só é permitido o uso da mola original com a referência 24-B345, sem qualquer tipo de alteração. Para efeitos de verificação técnica, a mola será comparada com o modelo original.

2.3 - Silencioso de admissão

O filtro de ar tem que manter a forma e medidas originais, assim como a flange original (silencioso/ carburador). A utilização dos filtros em rede, nas condutas de admissão é opcional, assim como uma proteção de água em dias de chuva. 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 de curta para fora).

Qualquer sistema de injeção ou aspersão são proibidos.

É obrigatória a utilização da nova manga de borracha (com o filtro de ar incluído) de acordo com o desenho da IAME (Anexo RA-06).

2.4 - Velas

Unicamente estão autorizadas as velas (sem ser permitida qualquer modificação e devendo ser mantidas as anilhas) abaixo indicadas:

- NGK, grau térmico BR9EG, BR10EG, B9EG, B10EG e BR10EIX.

O cachimbo da vela é o original.

Um sensor de temperatura de vela é permitido e se tiver um mínimo de 1.2mm de espessura pode substituir a anilha da vela.

2.5 - Embraiagem

O arranque automático da embraiagem do motor deve ser eficaz e definitivo antes das 5.000 rpm.

É permitido cortar a tampa de proteção para facilitar a montagem da corrente

O controlo da embraiagem poderá ser realizado mediante métodos expressos no Anexo RA-02 do presente Regulamento Técnico.

2.6 – Transmissão – Pinhão

- Pinhão - Z10 ou Z11

- Cremalheira - livre

2.7 – Sistema de Ignição

Apenas ignições originais e homologadas Selettra analógicas e fixas são permitidas, sem modificações de qualquer forma. Podem ser substituídas pela organização, no todo ou em parte, em qualquer momento da prova. O Promotor não se responsabiliza por qualquer eventual falha que decorra da substituição da ignição. Qualquer intervenção na fixação do estator é proibida, assim como qualquer modificação na forma ou espessura da chaveta do rotor, ou no rotor e cambota.

Modificações na ranhura de fixação da chaveta do rotor e da cambota são proibidas.

O funcionamento do sistema de ignição deve estar de acordo com a informação presente no anexo RA-12 ao Regulamento Técnico Nacional de Karting 2014.

A posição do sistema de arranque do motor pode ser alterada.

A bateria deve sempre estar ligada ao sistema de ignição.

A bateria deverá ser fixa ao chassis e sempre ligada ao sistema de ignição. A bateria deverá ter as seguintes medidas:

- | | | |
|----------------|--------|--------|
| • Comprimento: | máximo | 151 mm |
| • Largura: | máxima | 65 mm |
| • Altura: | máxima | 94 mm |

2.8 – Ângulos do Motor

Os ângulos do motor serão medidos com uma escala de 5 mm de largura e 0,2 mm de espessura e deverão estar de acordo com a ficha de Homologação do motor.

2.9 - Silenciador, PIPE

Sistema de escape original tal como fornecido com o motor e que deve estar de acordo com a ficha de homologação.

Nenhuma modificação na estrutura (material magnético) ou nas dimensões é permitido.

Não é permitido a utilização de sonda de temperatura e/ou sonda lambda.

3 – Chassis

3.1 – Modelo MINIKART, conforme Ficha de Homologação (válida ou caducada) da ADN da União Europeia do País construtor.

3.1.1 – Caster: Livre. É autorizado o uso de excêntricos para a sua regulação.

3.1.2 – Camber: Livre. É autorizado o uso de excêntricos para a sua regulação.

3.1.3 – Barras estabilizadoras: É proibido o uso de qualquer barra estabilizadora.

3.2 – Características gerais

3.2.1 - Distância entre eixos: A distância entre eixos, será de 950 mm +/- 5 mm

3.2.2 – Largura máxima das vias: 1.150 mm

3.3 - Eixo traseiro

3.3.1 - Material magnético (mono - peça) com diâmetro de 30 mm perfurado e com uma espessura mínima de 4,9 mm e máxima de 5,3 mm excepto na zona dos escatéis.

O comprimento máximo é de 960 +/- 10mm.

3.3.2 – Apoios eixo traseiro: Eixo traseiro com dois apoios/chumaceiras. Não são permitidas chumaceiras em magnésio.

3.4 - Pára-choques dianteiro, traseiro e laterais: Segundo o Regulamento Técnico Internacional de Karting. (Art.º 2.5.1,2.5.2,2.5.3,2.5.4)

3.5 – Carenagens – Frontal, Lateral e Porta Número

São obrigatórias a carenagem frontal, caixas laterais e porta números conforme original. É permitido realizar um furo na carenagem lateral direita por forma a utilizar um arrancador de motor externo, no entanto o uso desse arrancador terá de ser autorizado por um comissário técnico.

3.5.1 – Carroçaria, Frente, Laterais, painel, frontal, traseiro

Carroçarias: São obrigatórias a carenagem frontal, caixas laterais e painel frontal porta – números conforme homologação da ADN de um País da União Europeia, com homologação válida ou caducada.

Tipologia de segurança CIK, segundo Art. 2.7 do Regulamento Técnico Int. de Karting.

3.5.2 – Traseiro: Tipo CIK. Realizado em material plástico. Com uma largura máxima igual à da via traseira (1.150 mm).

3.5.3 – Desenho técnico: As dimensões da carroçaria devem estar de acordo com o Anexo N° RA-2b e N° RA-2c.

4 – Travões

4.1 – Sistema de travões

Mecânico ou hidráulico, atuando exclusivamente nas rodas traseiras, segundo a Ficha de Homologação.

4.2 - Travão: só à retaguarda, de funcionamento mecânico ou hidráulico (no caso de utilização de travões hidráulicos devem estar conformes à ficha de homologação), sendo interditos os discos de travão em carbono.

4.3 - Proteção do disco do travão: Um patim de proteção 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 proteção deve ser colocada lateralmente em relação ao disco no sentido longitudinal ao chassis ou sob o disco.

4.4 – Material do Disco:

Material magnético ou ferro fundido.

5 – Assento / Bacquet

5.1 – Proteção / suportes

Segundo o Art.º 2.13 do Regulamento Técnico Internacional de Karting.

5.2 – Número de suportes

Limitado a 4 pontos no chassis e 2 pontos de reforço/apoio.

6 – Depósito de combustível

6.1 – Sistema de montagem rápido: É permitido instalar um sistema de desmontagem rápido.

7 – Proteção da corrente

7.1 – Proteção da corrente: Deverá existir um sistema de proteção da corrente que ofereça uma proteção eficaz do piloto e da corrente. Segundo o Art.º 2.10 do Regulamento Técnico de Karting.

8 – Jantes:

8.1 – 5 polegadas de diâmetro, segundo Desenho Técnico N° 4.

8.2 – Material das jantes: Jantes em alumínio, com exclusão do magnésio.

8.3 – Largura máxima jantes/pneus dianteiros

A largura máxima da roda dianteira completa montada (jante e pneu montado) será de 125 mm e um mínimo de 110 mm. Não será permitida a utilização de distanciadores ou inserções entre o pneu e o bordo de apoio da jante.

8.4 – Largura máxima jante/pneu traseiro

Largura máxima da roda traseira completa e montada (jante e pneu montado) será de 150 mm e um mínimo de 140 mm. Não será permitida a utilização de distanciadores ou inserções entre o pneu e o bordo de apoio da jante.

8.5 – Sistema de retenção do pneu DL/TR (DIANTEIRO/TRASEIRO): Opcional

8.6 – Sistema de fixação da jante – o uso do cubo de fixação da jante é opcional. Não é permitido o uso de cubos em magnésio.

9 – Pneus

9.1 - Os únicos pneus autorizados serão fornecidos pela Riakart sendo a marca Bridgestone modelo YJL Slick. Dureza: Duro

Os preços fixados serão conforme tabela fornecida pela Riakart e publicada pela FPAK.

9.2 - Quantidade: É autorizado o uso de 2 pneus dianteiros e 2 pneus traseiros (um jogo) por prova mais um pneu suplente da frente ou trás.

9.3 – Pneus de Chuva: É autorizado o uso de 2 pneus dianteiros (40/100-5) e 2 pneus traseiros (50/110-5) de chuva marca Bridgestone modelo YFD para todo o Campeonato, salvo decisão do Colégio Desportivo.

Entre as provas a RIAKART será responsável pela manutenção dos pneus de chuva em Parque Fechado.

10 – Gasolina / Óleo

10.1 – Depósito de Gasolina

10.2 – O depósito de gasolina deverá ter um máximo de 5 litros

10.3 – Tipo de gasolina: Gasolina oficial específica, segundo o Art. 2.26 do Regulamento Técnico Internacional de Karting. O regulamento Particular da Prova indicará o local e a bomba onde deverá ser efetuado a reabastecimento dos jerrycans.

10.4 – Óleo: Lista de óleos Homologação CIK

11 – Pesos

11.1 – Mínimo em ordem de marcha: Peso mínimo: **120kg** (com o Condutor a bordo e equipado).

12 – Aquisição de dados

12.1 – Número de sensores: É permitida a utilização de todos os sensores do sistema de aquisição de dados. Não existe nenhuma restrição no número e tipo de sensores utilizados nos sistemas de aquisição de dados, desde que estes não possibilitem a comunicação entre o piloto e qualquer entidade.

12.2 – Telemetria: Qualquer sistema de telemetria é proibido

12.3 – Comunicação: Qualquer sistema de comunicação por rádio entre condutores em pista e qualquer entidade está proibido.

13 – Material a utilizar

Por cada prova e piloto inscrito, os concorrentes poderão utilizar dentro das normas vigentes como máximo o seguinte material.

Chassis: 1 chassis

Motores: 1 motor

Júnior

NOTA: Os Anexos RA-03A, RA-03B, RA-03C, RA-04, RA-07 e RA-06 apenas ao presente regulamento, complementam o Regulamento Técnico da Categoria Júnior

1 - 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. Qualquer modificação ou instalação que tenha como consequência alterar uma dimensão e/ou a sua possibilidade de controlo e estritamente proibida. Os pilotos são responsáveis pela conformidade do seu material.

2 - CHASSIS AUTORIZADO

Apenas os chassis homologados CIK para a categoria internacional KF3, 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).

3 - DEFINIÇÃO DO CHASSIS E TRAVÕES

O chassis deve estar conforme as seguintes especificações:

- Chassis convencional, regulado e homologado com homologação válida CIK. - Duas ou três chumaceiras.
- Eixo traseiro em aço magnético, sólido ou perfurado, diâmetro máximo 50mm, e espessura de acordo com a tabela CIK
- Proteção plástica traseira, homologada CIK.
- Guarda corrente obrigatória, fechada de acordo com os regulamentos CIK.
- Travões mecânicos hidráulicos em conformidade com os regulamentos CIK e homologados.
- Carenagens, painel frontal, spoilers, homologados CIK. É permitido realizar um furo na carenagem lateral direita por forma a utilizar um arrancador de motor externo, no entanto o uso desse arrancador terá de ser autorizado por um comissário técnico.
- As placas de número têm de ser 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: 135 mm
- Trás: 215 mm

Largura máxima da via traseira: 1400 mm

3.1 – TRAVÕES

Travões em conformidade com os regulamentos CIK e homologados para a Categoria KF3. Travões: são proibidos os discos de travão em carbono, bem como travões às rodas da frente.

Proteção do disco do travão: Um patim de proteção 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 proteção deve ser colocada lateralmente em relação ao disco no sentido longitudinal ao chassis ou sob o disco.

4 - PESO

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

5 - PNEUS

Pneus Slick: Os únicos pneus autorizados serão fornecidos pela RIAKART sendo a marca Bridgestone modelo YMH, Slick. Dureza: Duro.

Os preços fixados serão conforme tabela fornecida pela RIAKART e publicada pela FPAK. Quantidade: É autorizado o uso de 2 pneus dianteiros (45/100-5) e 2 pneus traseiros (71/100-5) por prova, mais um pneu suplente da frente ou de trás.

Pneus Chuva: Os únicos pneus autorizados serão fornecidos pela RIAKART sendo a marca Bridgestone modelo YLP, pneu da frente (45/100-5) e pneu de trás (60/110-5).

Os preços fixados serão conforme tabela fornecida pela RIAKART e publicada pela FPAK.

Quantidade: É autorizado o uso de 2 pneus dianteiros e 2 pneus traseiros (um jogo) por prova mais um pneu suplente da frente ou trás.

Qualquer modificação aos pneus é proibida. Seja pelo aquecimento e arrefecimento dos pneus por qualquer método, e/ou por uma remodelagem ou por tratamento químico através de uma qualquer substância.

6 - MOTOR

6.1- Apenas o motor PARILLA X30 125cc-TaG Júnior, original, c/ restritor de escape de 29 mm e em estrita conformidade com a ficha técnica do fabricante (especificidades técnicas, tamanhos, pesos, diagramas, com as tolerâncias prescritas pelo fabricante) são admitidos.

Só serão admitidos motores adquiridos e/ou alugados exclusivamente na empresa RIAKART. A compra de acessórios será efetuada através da RIAKART ou na sua rede de distribuidores oficiais em Portugal.

As imagens na ficha de homologação servem como elemento de identificação das peças do motor.

6.2 - 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.

IMPORTANTE: As tolerâncias descritas na ficha de homologação são necessárias para contemplar todas as operações de maquinaria, montagem e estabelecimento de tolerâncias.

No entanto, é absolutamente proibido fazer qualquer intervenção no motor, mesmo que as dimensões e características, após a sua intervenção, ainda estejam dentro das tolerâncias prescritas.

De 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 câmara de combustão 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, qualquer acessório ou mesmo o motor na sua totalidade.

TABELA DE DIAGRAMAS	PARILLA X30	
ESCAPE	177,5 ° Máximo	
TRANSFER TT	127° +- 2°	
TRANSFERS LATERAIS	126° +- 2°	
VOLUME DA CÂMARA DE COMBUSTÃO	9,7 cc Mínimo	Com insensor e método CIK

Ficha de Homologação «254/P» de 23.10.2013 com a anexação da página (Colector de Escape Júnior restrito, Anexo RA-03A ao RTNK 2014) e Ficha de Homologação «293D» do Carburador Tryton HB27-C, anexo RA-04.

7 - CABEÇA

A cabeça tem de ser estritamente original. Apenas a reparação dos pernos do motor por meio de um helicóide de 14 x 1.25 de diâmetro com o mesmo comprimento dos pernos do motor originais é permitida.

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

O “squish” distância entre o pistão e a cabeça não pode ser inferior a 0.9mm, em qualquer ponto. A ferramenta utilizada para medir esta distância deverá ser em estanho (percentagem mínima de 50% de estanho) e ter um diâmetro de 1.5mm. As medidas deverão ser tomadas com o motor em condição de corrida e em qualquer momento da prova. O calibre com a referência IAME ATT-025/1 é utilizado para verificar o perfil da câmara de combustão e a altura interna da cabeça do cilindro.

8 - CILINDRO

Autorizado apenas o cilindro “como de origem”. Não é autorizado polimento, areamento, limagem ou qualquer outro ajuste. Apenas é autorizada a retificação da camisa do cilindro, até valores de diâmetro máximo correspondente à ficha técnica do respetivo motor.

Não é autorizado tratamento “a quente”.

Em caso de dúvida, a forma e altura dos “transfers” tem de ser comparados com o cilindro do motor de amostra.

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

A partir da série de motores X30 com o número de série **M2790/B2257**, estes serão equipados com o novo cilindro marcado, como mostrado na ficha de homologação:

- Os motores com número de série anterior a M2790/B2257 podem ser equipados com o novo cilindro marcado.

- Os motores com o número de série posterior a M2790/B2257 **não podem** ser equipados com um cilindro não marcado.

O calibre com a referência ATT – 025/2 é utilizado para verificar a forma dos transfers.

9 - CAIXA DA CAMBOTA, CAMBOTA, CAVILHÃO DA CAMBOTA E ANILHAS DE BRONZE

Estritamente originais e sem nenhuma modificação.

Apenas é permitido a utilização do rolamento de Biela original (código X30125431), anilhas de bronze originais (código X30125436) e rolamento do cavilhão do pistão (código E10440).

10 – ROLAMENTOS

Rolamentos com grades de plástico ou aço são permitidos. Somente os rolamentos estritamente originais da cambota (6206, C3 ou C4) e do eixo de equilíbrio do motor (6202, C3 ou C4 e C6005, C3 ou C4) são permitidos.

Rolamentos de contactos oblíquos são proibidos.

Apenas rolamentos com esferas e anéis em aço são permitidos (cerâmica é proibida).

É permitido o uso de anilhas espaçadoras entre o cárter e os rolamentos, para obter a folga axial pretendida. Estas podem ser retiradas ou acrescentadas.

11 - PISTÃO. SEGMENTO. CAVILHÃO

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

12 - BLOCO LAMELAR

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

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

13 - LAMELAS

Apenas originais IAME mínimo 0.27mm de espessura. Fibra de carbono não é autorizada. É proibido modificar a forma das lamelas.

14 - 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, conforme a ficha de homologação anexa ao presente regulamento.

Apenas os acessórios, fornecidos junto com o carburador original são permitidos. Os diafragmas, juntas de diafragma e mola da válvula da agulha são livres.

Só o kit da válvula de agulha pode ser substituído por um dos seguintes tipos:

- Kit da válvula da agulha sem junta de referência 10939-R51.
- Kit da válvula da agulha com junta de referência 10939-R18.

A posição do carburador, com a bomba virada para cima ou para baixo é livre.

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

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).

É obrigatória a utilização da nova manga de borracha (com o filtro de ar incluído) de acordo com o desenho da IAME (Anexo RA-06).

As grelhas de proteção são opcionais.

Qualquer sistema de injeção ou aspersão são proibidos. Em caso de dúvida o carburador deverá ser comparado com o carburador de amostra.

15 - COMBUSTÍVEL. LUBRIFICANTE. TANQUE

Tipo de gasolina: Gasolina oficial específica, segundo o Art. 2.21 do Regulamento Técnico Internacional de Karting.

O regulamento Particular da Prova indicará o local e a bomba onde deverá ser efetuado a reabastecimento dos jerrycans

Nenhum aditivo é permitido adicionar ao combustível (exceto 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.

16 - EMBRAIAGEM

16.1– Apenas embraiagens originais IAME são permitidas e esta tem de estar em conformidade com a ficha técnica.

16.2 - A embraiagem centrífuga deve pegar até às 4000 rpm por minuto e mover o kart com o piloto a bordo com todo o equipamento de corrida.

A embraiagem deve ser completamente acionados as 6.000 RPM (máximo) em qualquer condição, esta medida pode, eventualmente, ser verificada com os instrumentos adequados.

Cada piloto será responsável pelo estado da sua embraiagem uma vez que esta pode ser controlada em qualquer momento da prova.

17 - 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” ou “C” (16000RPM) são permitidas, incluindo as centralinas que forem reprogramadas e remarcadas, conforme foto com a Ref. “Centralina F a C 001”.

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.

O funcionamento do sistema de ignição deve estar de acordo com a informação presente no anexo RA-03C ao Regulamento Técnico Nacional de Karting 2014.

A bateria deve sempre estar ligada ao sistema de ignição.

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

Qualquer intervenção na fixação do Starter é proibida, assim como qualquer modificação na forma ou espessura da chave do rotor. Modificações na ranhura de fixação da chaveta do rotor e da cambota são proibidas.

A bateria deverá ser fixa ao chassis e sempre ligada ao sistema de ignição.

A bateria deverá ter as seguintes medidas:

- Comprimento: máximo 151 mm
- Largura: máxima 65 mm
- Altura: máxima 94 mm

18 - VELA

Apenas as velas NGK, estritamente originais sem qualquer modificação são permitidas:

B9EG - BR9EG – B10EG – BR10EG – BR10EIX

A vela tem de 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.

O isolador não deve exceder o corpo da vela e o comprimento do corpo da vela deve ser no máximo 18,5 mm.

19 - SILENCIADOR, PIPE

Sistema de escape original tal como fornecido com o motor e que 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 **e sonda lambda**.

O sistema de escape deve estar em conformidade com o permitido para a emissão de ruído, apenas o comprimento do flexível pode ser modificado.

20 - ARREFECIMENTO

O sistema de arrefecimento tem de estar na sua configuração original: Apenas um radiador original IAME (modelo T-8000B) e uma bomba de água original IAME (código: T – 8202) são permitidos de acordo com a ficha técnica do motor.

Apenas termóstatos simples ou com by-pass, originais IAME, são permitidos mas o seu uso é opcional. É permitido o uso de conectores para instalação do sensor de temperatura de

água, mas estes não poderão ter instalada qualquer válvula-termóstato nem funcionarem como dissipadores de temperatura. Apenas água é permitida como fluido de arrefecimento. nenhuns aditivos são permitidos.

Todas as tubagens devem ser concebidas em borracha para resistir ao calor (150° C) e à pressão (10 Bar), com secção interior idêntica ao tubo original, tendo como única função fazer a ligação entre motor, bomba de água, radiador e termóstato.

A função de dissipação de calor pertence exclusivamente ao radiador, não sendo em caso algum permitido intercalar nos tubos de ligação qualquer sistema suplementar de dissipação de calor.

A marca e modelo de correia utilizados para acionar a bomba de água são livres.

É permitido um sistema de regulação de capacidade de dissipação de calor do radiador. Este sistema deverá obrigatoriamente ser mecânico ou no mínimo com fixação através de abraçadeiras plásticas. Não deve apresentar um aspeto provisório e não poderá ser removido quando o Kart esteja em marcha.

A barra superior de fixação do radiador ao chassis é de marca e dimensão livres. É permitido montar uma barra suplementar na parte superior do radiador, não tendo esta outra função que não a fixação deste.

21 - ARRANCADOR

Sistema de arranque original com todos os seus componentes apropriadamente ligados. Caso o motor de arranque não consiga iniciar o motor, um arrancador externo pode ser, excecionalmente, autorizado pelo Delegado Técnico ou por um comissário técnico.

Apenas um problema mecânico ou elétrico poderá eventualmente justificar o seu não funcionamento apropriado (por ex. rutura das escovas do motor de arranque).

Pode ser aberto um furo na carenagem lateral (que está do lado do pinhão do motor) única e exclusivamente para a utilização de um arrancador externo.

22 - PINHÕES

- IAME Z10 ou Z11.

23 - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

As verificações técnicas serão 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 dúvida quanto à conformidade de algum elemento do motor. Podendo ainda, se assim o CCD o vier a entender como necessário e na sequência de uma eventual proposta do Delegado Técnico da FPAK, ser esse componente ou o motor completo, vir a ser enviado ao fabricante para confirmação da sua legalidade.

X30

NOTA: Os Anexos RA-03A, RA-03C, RA-04, RA-07 e RA-06 apensos ao presente regulamento, complementam o Regulamento Técnico da Categoria X30

1 -DEFINIÇÃO

Na aplicação do presente regulamento técnico, qualquer modificação que não for expressamente autorizada é proibida. Considera-se como modificação qualquer ação que altere a forma inicial ou dimensões da peça original. Qualquer modificação ou instalação que tenha como consequência alterar uma dimensão e/ou a sua possibilidade de controlo e estritamente proibida. Os pilotos são responsáveis pela conformidade do seu material.

2 - 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).

3: DEFINIÇÃO DO CHASSIS

O chassis deve estar conforme as seguintes especificações:

- Chassis convencional, regulado e homologado com homologação válida CIK.
- Duas ou três chumaceiras
- Eixo traseiro em aço magnético, sólido ou perfurado, diâmetro máximo 50mm
- Proteção plástica traseira, homologada CIK.
- Guarda-corrente obrigatório, fechado de acordo com os regulamentos CIK.
- Travões mecânicos hidráulicos em conformidade com os regulamentos CIK e homologados.
- Carenagens, painel frontal, spoilers, homologados CIK. É permitido realizar um furo na carenagem lateral direita por forma a utilizar um arrancador de motor externo, no entanto o uso desse arrancador terá de ser autorizado por um comissário técnico.
- As placas de número têm de ser 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: 135cm / Trás: 215cm

Largura máxima da via traseira: 1400 mm

3.1 – TRAVÕES

Travões em conformidade com os regulamentos CIK e homologados.

O comando dos travões dianteiros pode ser feito manualmente ou acionado pelo pé. Sendo que neste último caso deve agir simultaneamente nas quatro rodas e com circuitos independentes para a frente e para trás.

São proibidos os discos de travão em carbono.

Proteção do disco do travão: Um patim de proteção 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 proteção deve ser colocada lateralmente em relação ao disco no sentido longitudinal ao chassis ou sob o disco.

4: PESO

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

5: PNEUS

Pneus Slick: Os únicos pneus autorizados serão fornecidos pela RIAKART sendo a marca Bridgestone e modelo YMM, Slick. Dureza: Médio.

Os preços fixados serão conforme tabela fornecida pela RIAKART e publicada pela FPAK.

Quantidade: É autorizado o uso de 2 pneus dianteiros (45/100-5) e 2 pneus traseiros (71/100-5) por prova, mais um pneu suplente da frente ou de trás.

Pneus de chuva: Os únicos pneus autorizados serão fornecidos pela RIAKART sendo a marca Bridgestone modelo YLP, pneu da frente (45/100-5) e pneu de trás (60/110-5).

Os preços fixados serão conforme tabela fornecida pela RIAKART e publicada pela FPAK.

Quantidade: É autorizado o uso de 2 pneus dianteiros e 2 pneus traseiros (um jogo) por prova, mais um pneu suplente da frente ou de trás

Qualquer modificação aos pneus é proibida. Seja pelo aquecimento e arrefecimento dos pneus por qualquer método, e/ou por uma remodelagem ou por tratamento químico através de uma qualquer substância.

6: MOTOR

6.1- Apenas o motor PARILLA X30 125cc-TaG, original, em estrita conformidade com a ficha técnica do fabricante (especificidades técnicas, tamanhos, pesos, diagramas, com as tolerâncias prescritas pelo fabricante) são admitidos.

Só serão admitidos motores adquiridos e/ou alugados exclusivamente na empresa RIAKART. A compra de acessórios será efectuada através da RIAKART ou na sua rede de distribuidores oficiais em Portugal.

As imagens na ficha de homologação servem como elemento de identificação das peças do motor.

6.2 - 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.

IMPORTANTE: As tolerâncias descritas na ficha de homologação são necessárias para contemplar todas as operações de maquinaria, montagem e estabelecimento de tolerâncias. No entanto, é absolutamente proibido fazer qualquer intervenção no motor, mesmo que as dimensões e características, após a sua intervenção, ainda estejam dentro das tolerâncias prescritas.

De 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 câmara de combustão 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, qualquer acessório ou mesmo o motor na sua totalidade.

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

Ficha de Homologação «**254/P**» de **23.10.2013** e ficha de homologação «**293D**» do Carburador Tryton HB27-C (Anexo RA-04 ao RTNK 2014).

7: CABECA

A cabeça tem de ser estritamente original. Apenas a reparação dos pernos do motor por meio de um helicóide de 14 x 1,25 de diâmetro com o mesmo comprimento dos pernos do motor originais é permitida.

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

O “squish” distância entre o pistão e a cabeça não pode ser inferior a 0.9mm, em qualquer ponto. A ferramenta utilizada para medir esta distância deverá ser em estanho (percentagem mínima de 50% de estanho) e ter um diâmetro de 1.5mm. As medidas deverão ser tomadas com o motor em condição de corrida e em qualquer momento da prova. O calibre com a referência IAME ATT-025/1 é utilizado para verificar o perfil da câmara de combustão e a altura interna da cabeça do cilindro.

8: CILINDRO

Autorizado apenas o cilindro “como de origem”. Não é autorizado polimento, areamento, limagem ou qualquer outro ajuste. Apenas é autorizada a rectificação da camisa do cilindro, até valores de diâmetro máximo correspondente à ficha técnica do respectivo motor.

Não é autorizado tratamento “a quente”.

Em caso de dúvida, a forma e altura dos “transfers” tem de ser comparados com o cilindro do motor de amostra.

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 é admitida. Não é permitida junta de cabeça

A partir da série de motores X30 com o número de serie **M2790/B2257**, estes serão equipados com o novo cilindro marcado, como mostrado na ficha de homologação:

- . - Os motores com número de série anterior a M2790/B2257 podem ser equipados com o novo cilindro marcado.
- . - Os motores com o número de série posterior a M2790/B2257 **não podem** ser equipados com um cilindro não marcado.

O calibre com a referência ATT-025/2 é utilizado para verificar a forma dos transfers.

9: CAIXA DA CAMBOTA, CAMBOTA, CAVILHÃO DA CAMBOTA E ANILHAS DE BRONZE

Estritamente originais e sem nenhuma modificação. Apenas é permitido a utilização do rolamento de Biela original (código X30125431), anilhas de bronze originais (código X30125436) e rolamento do cavilhão do pistão (código E10440).

10: ROLAMENTOS

Rolamentos com grades de plástico ou aço são permitidos. Somente os rolamentos estritamente originais (6206 C4) e (6202 C4 e C6005 C4) e do eixo de equilíbrio do motor (6202,C3 ou C4 e C6005, C3 ou C4) são permitidos.

Apenas rolamentos com esferas e anéis em aço são permitidos (cerâmica é proibida).

É permitido o uso de anilhas espaçadoras entre o cárter e os rolamentos, para obter a folga axial pretendida. Estas podem ser retiradas ou acrescentadas.

11: PISTÃO. SEGMENTO. CAVILHÃO

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

12: BLOCO LAMELAR

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

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

13: LAMELAS

Apenas originais e marcadas IAME mínimo 0.21mm de espessura. Fibra de carbono é autorizada. Utilizar lamelas em fibra de carbono e fibra de vidro em simultâneo é proibido. É proibido modificar a forma das lamelas.

14: 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. Os diafragmas, juntas de diafragma e mola da válvula da agulha são livres.

Só o kit da válvula de agulha pode ser substituído por um dos seguintes tipos:

- Kit da válvula da agulha sem junta de referência 10939-R51.
- Kit da válvula da agulha com junta de referência 10939-R18.

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 máximo 22mm.

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). É obrigatória a utilização da nova manga de borracha (com o filtro de ar incluído) de acordo com o desenho da IAME (Anexo RA-06).

As grelhas de protecção são opcionais.

Qualquer sistema de injeção ou aspersão são proibidos. Em caso de dúvida o carburador deverá ser comparado com um carburador de amostra.

15: COMBUSTÍVEL. LUBRIFICANTE. TANQUE

Tipo de gasolina: Gasolina oficial especifica, segundo o Art. 2.21 do Regulamento Técnico Internacional de Karting.

O regulamento Particular da Prova indicará o local e a bomba onde deverá ser efectuado a reabastecimento dos jerrycans

. 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

16: EMBRAIAGEM

16.1 – Apenas embraiagens originais IAME são permitidas e esta tem de estar em conformidade com a ficha técnica.

16.2 - A embraiagem centrífuga deve pegar até as 4000 rpm por minuto e mover o kart com o piloto a bordo.

A embraiagem deve ser completamente accionada às 6.000 rpm (máximo) em qualquer condição. Esta medida pode eventualmente ser verificada com os instrumentos adequados.

Cada piloto será responsável pelo estado da sua embraiagem (patelas e peça de fricção) uma vez que esta pode ser controlada em qualquer momento da prova.

17: 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 tipo “F” ou “C” (16000 rpm) são permitidas, incluindo as centralinas que forem reprogramadas e remarcadas, conforme foto com a Ref. “Centralina F a C 001”.

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.

Qualquer intervenção na fixação do “starter” é proibida, assim como qualquer modificação na forma ou espessura da chave do rotor. Modificações na ranhura de fixação da chaveta do rotor e da cambota são proibidas.

O funcionamento do sistema de ignição deve estar de acordo com a informação presente no anexo RA-03C ao Regulamento Técnico Nacional de Karting 2014.

A bateria deverá ser fixa ao chassis e sempre ligada ao sistema de ignição.

A bateria deverá ter as seguintes medidas:

- Comprimento: máximo 151 mm
- Largura: máxima 65 mm
- Altura: máxima 94 mm

18: VELA

Apenas as velas NGK, estritamente originais sem qualquer modificação são permitidas:

B9EG - BR9EG – B10EG – BR10EG – BR10EIX

A vela tem de ser instalada com a junta. Um sensor de temperatura de vela é permitido e se tiver um mínimo de 1.2mm de espessura pode substituir a anilha da vela.

O isolador não deve exceder o corpo da vela e o comprimento do corpo da vela deve ser no máximo de 18,5 mm.

19: SILENCIADOR, PIPE

Sistema de escape original tal como fornecido com o motor e que deve estar de acordo com a ficha de homologação.

Nenhuma modificação na estrutura (material magnético) ou nas dimensões é permitida. Apenas operações de furação e soldadura são permitidas por forma a instalar uma sonda de temperatura e sonda lambda.

O sistema de escape deve estar em conformidade com o permitido para a emissão de ruído; apenas o comprimento do flexível pode ser modificado.

20: ARREFECIMENTO

O sistema de arrefecimento tem de estar na sua configuração original: Apenas um radiador original IAME (modelo T-8000B) e uma bomba de água original IAME (código: T-8202) são permitidos de acordo com a ficha técnica do motor.

Apenas termóstatos simples ou com *by-pass* originais IAME são permitidos, mas o seu uso é opcional.

È permitido o uso de conectores para instalação do sensor de temperatura de água, mas estes não poderão ter instalada qualquer válvula-termóstato, nem funcionarem como dissipadores de temperatura. Apenas água é permitida como fluido de arrefecimento. nenhuns aditivos são permitidos.

Todas as tubagens devem ser concebidas em borracha para resistir ao calor (150° C) e à pressão (10 Bar), com secção interior idêntica ao tubo original, tendo como única função fazer a ligação entre motor, bomba de água, radiador e termóstato.

A função de dissipação de calor pertence exclusivamente ao radiador, não sendo em caso algum permitido intercalar nos tubos de ligação, qualquer sistema suplementar de dissipação de calor.

A marca e modelo de correia utilizados para accionar a bomba de água são livres.

É permitido um sistema de regulação de capacidade de dissipação de calor do radiador.

Este sistema deverá obrigatoriamente ser mecânico ou no mínimo com fixação através de abraçadeiras plásticas. Não deve apresentar um aspecto provisório e não poderá ser removido quando o Kart esteja em marcha.

A barra superior de fixação do radiador ao chassis é de marca e dimensão livre. É permitido montar uma barra suplementar na parte superior do radiador, não tendo esta outra função que não a fixação deste.

21: ARRANCADOR

Sistema de arranque original com todos os seus componentes apropriadamente ligados.

Caso o motor de arranque não consiga iniciar o motor, um arrancador externo poderá ser excepcionalmente autorizado pelo Delegado Técnico ou um comissário técnico.

Apenas um problema mecânico ou eléctrico poderá eventualmente justificar o seu não funcionamento apropriado (por ex. ruptura das escovas do motor de arranque).

Pode ser aberto um furo na carenagem lateral (que está do lado do pinhão do motor) única e exclusivamente para a utilização de um arrancador externo.

22: PINHÕES

IAME Z10 e Z11.

23: 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 dúvida quanto à conformidade de algum elemento do motor. Podendo ainda, se assim o CCD o vier a entender como necessário e na sequência de uma eventual proposta do Delegado Técnico da FPAK, ser esse componente ou o motor completo, vir a ser enviado ao fabricante para confirmação da sua legalidade.

X30 Shifter

NOTA: Os Anexos RA-08A, RA-08B, RA-08C, e RA-08D apensos ao presente regulamento, complementam o Regulamento Técnico da Categoria X30 Shifter

1 - 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. Qualquer modificação ou instalação, que tendo como consequência alterar a dimensão e/ou sua possibilidade de controlo é estritamente proibida. Os pilotos são responsáveis pela conformidade do seu material.

2: CHASSIS AUTORIZADO

Apenas os chassis homologados CIK para as categorias internacionais KZ2 e KZ1, 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).

3: DEFINIÇÃO DO CHASSIS E TRAVÕES

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, e espessuras de acordo com a tabela da CIK.
- Protecção plástica traseira, homologada CIK.
- Guarda corrente obrigatória.
- Travões hidráulicos, que devem agir simultaneamente nas 4 rodas, com sistemas independentes à frente e atrás. No caso de avaria de um deles, o outro deve garantir o funcionamento sobre 2 rodas, à frente ou atrás.
- Carenagens, painel frontal, spoilers, homologados CIK. É permitido realizar um furo na carenagem lateral direita por forma a utilizar um arrancador de motor externo, no entanto o uso desse arrancador terá de ser autorizado por um comissário técnico.
- As placas de número têm de ser 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: 135 mm

Trás: 215 mm

Largura máxima da via traseira: 1400 mm

3.1 – TRAVÕES

Travões hidráulicos, que devem actuar simultaneamente nas 4 rodas, com sistema independente à frente e atrás. No caso de avaria de um deles, o outro deve garantir o funcionamento sobre 2 rodas, à frente ou atrás.

Travões: são proibidos os discos de travão em carbono.

Protecção do disco do travão traseiro: 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.

4: PESO

180 kg. Mínimo com kart e piloto completamente equipado em qualquer momento da prova.

5: PNEUS

Pneus Slick: Os únicos pneus autorizados serão fornecidos pela Riakart sendo a marca Bridgestone modelo YMM. Slick. Dureza: Médio.

Os preços fixados serão conforme tabela fornecida pela Riakart e publicada pela FPAK.

Quantidade: É autorizado o uso de 2 pneus dianteiros (45/100-5) e 2 pneus traseiros (71/110-5) por prova, mais um pneu suplente da frente ou de trás.

Pneus de chuva: Os únicos pneus autorizados serão fornecidos pela Riakart sendo a marca Bridgestone modelo YLP.

Os preços fixados serão conforme tabela fornecida pela Riakart e publicada pela FPAK.

Quantidade: É autorizado o uso de 2 pneus dianteiros (45/100-5) e de 2 pneus traseiros (60/110-5) por prova, mais um pneu suplente da frente ou de trás.

Qualquer modificação aos pneus é proibida. Seja pelo aquecimento e arrefecimento dos pneus por qualquer método, e/ou por uma remodelagem ou por tratamento químico através de uma qualquer substância.

6: MOTOR

6.1 - Apenas o motor PARILLA X30 SHIFTER 125cc-RL-TaG, original e em estrita conformidade com a ficha técnica do fabricante (especificidades técnicas, tamanhos, pesos, diagramas com as tolerâncias prescritas pelo fabricante) são admitidos.

Só serão admitidos motores adquiridos e/ou alugados exclusivamente na empresa Riakart. A compra de acessórios será efectuada através da Riakart ou na sua rede de distribuidores oficiais em Portugal.

As imagens na ficha de homologação servem como elemento de identificação das peças do motor.

6.2 - 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.

6.3 - IMPORTANTE: As tolerâncias descritas na ficha de homologação são necessárias para contemplar todas as operações de maquinagem, montagem e estabelecimento de tolerâncias.

No entanto, é absolutamente proibido fazer qualquer intervenção no motor, mesmo que as dimensões e características, após a sua intervenção, ainda estejam dentro das tolerâncias prescritas.

De forma a preservar a sua excepcional fiabilidade, qualquer preparação ou modificação é proibida: os valores máximos e mínimos permitidos e o volume da câmara de combustão 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, componente ou mesmo todo o motor.

TABELA DE DIAGRAMAS	PARILLA X30 SHIFTER	
ESCAPE	195° ± 2°	
BOOSTERS	186° ± 2°	
TRANSFER TT	127.5° ± 3°	
TRANSFERS LATERAIS PRIMÁRIOS	130° ± 2°	
TRANSFERS LATERAIS SECUNDÁRIOS	128° ± 2°	
VOLUME DA CÂMARA DE COMBUSTÃO	13 cc Mínimo	Com insensor e método CIK

Ficha de Homologação nº 303/F 18/02/14

6.4 - Sistema de passagem de velocidades electrónico: o seu uso é opcional. No entanto, este terá de ser adquirido à RIAKART ou na sua rede de distribuidores oficiais em Portugal.

7: CABEÇA DO CILINDRO

A cabeça do cilindro tem de ser estritamente original. Apenas a reparação dos pernos do motor por meio de um helicóide de 14 x 1,25 de diâmetro e com o mesmo comprimento dos pernos do motor originais é permitida.

O isolador cerâmico e o corpo da vela apertado na cabeça do cilindro não podem ultrapassar a parte superior do domo da câmara de combustão.

A distância entre o pistão e a cabeça do cilindro não pode ser inferior a 0.85mm, em qualquer ponto.

A ferramenta utilizada para medir esta distância deverá ser em estanho (percentagem mínima de 50% de estanho) e ter um diâmetro de 1,5 mm.

Apenas uma junta de colaça em cobre é permitida (0,20 mm ou 0,10 mm ou 0,05 mm).

As medições deverão ser realizadas com o motor em condições de corrida e a qualquer altura durante o evento.

Apenas é permitido o uso da cabeça do cilindro com a configuração 2014 cuja forma da mesma corresponde ao calibre ATT-046/1B.

8: CILINDRO

Autorizado apenas o cilindro “como de origem”.

Não é autorizado polimento, areamento, limagem ou qualquer outro ajuste. Apenas é autorizada a rectificação da camisa do cilindro, até valores de diâmetro máximo correspondente à ficha técnica do respectivo motor.

Em caso de dúvida, a forma e dimensões dos transfers têm de ser comparadas com o cilindro do motor de amostra. Não é autorizado realizar tratamentos térmicos às superfícies. O ajuste do diagrama é permitido através da substituição das juntas do cilindro.

Apenas as juntas de cilindro originais (**0,50 mm ou 0.40 mm ou 0,30 mm ou 0.20 mm ou 0,10 mm**) são permitidas; uma tolerância de 0.05mm é permitida, tendo em conta a variação de espessura das juntas.

Apenas uma junta é admitida.

9: CARTER, CAMBOTA, CAVILHÃO DA CAMBOTA E ANILHAS DE BRONZE

Estritamente originais e sem nenhuma modificação. Apenas o rolamento de agulhas inferior original (X30125431), anilha de bronze original (X30125436) e rolamento de agulha superior (IFC-50350) são permitidos.

10: CAIXA DE VELOCIDADES

Estritamente original sem qualquer modificação. Todos os componentes da caixa de velocidades e do selector têm de estar estritamente originais.

As relações de transmissão devem estar estritamente originais e de acordo com a lista apresentada na Ficha de Homologação.

O valor dos *rappports* obtidos com três voltas do motor para determinada velocidade, tem de estar em conformidade com a ficha de homologação do motor. Para os ângulos presentes na ficha de homologação do motor, será dada uma tolerância de +/- 3°.

Nenhum tratamento térmico adicional, nem tratamento de superfície são permitidos.

A verificação das relações de transmissão deverá ser realizada de acordo com o Artigo 12 do Regulamento Técnico CIK.

11: ROLAMENTOS

Rolamentos com grades de plástico ou aço são permitidos. Somente os rolamentos originais de cambota (6205 C4 ou rolamento de agulhas 6205BC1 1442B) e dos eixos da caixa de velocidades (6205 C4 - 6204 C4 e C6202 T1XC4) são permitidos.

Rolamentos de contactos oblíquos são proibidos. Apenas rolamentos com esferas em aço, agulhas em aço e anéis em aço, são permitidos (cerâmica é proibida).

12: PISTÃO, SEGMENTO, CAVILHÃO

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

13: BLOCO LAMELAR

Estritamente de origem e sem modificações. Nenhum acabamento da junta é permitido. Parafusos livres. Cobertura original e sem modificações. Suporte do carburador estritamente original.

14: LAMELAS

Apenas se pode utilizar as lamelas originais em fibra de carbono, marcadas com IAME. Mínimo 0,30 mm de espessura.

15: CARBURADOR

Apenas o carburador fornecido com o motor na sua configuração original (mesma marca, mesmo modelo, mesma referência) é permitido, i.e. o Carburador VHSH30-CS.

Apenas são permitidos os acessórios Dell'Orto fornecidos especificamente para este carburador e sumariados na ficha de homologação do motor.

O filtro de ar tem de ser seleccionado entre os dois especificados na ficha de homologação.

O filtro de ar tem de se manter original de acordo com as dimensões especificadas da ficha de homologação. Qualquer sistema de injeção ou aspersão é proibido.

Apenas as bombas de combustível Paioli 2159063 ou Mikuni DF52-176 são permitidas, sem nenhuma modificação.

16: COMBUSTÍVEL, LUBRIFICANTE, TANQUE

Tipo de gasolina: Gasolina oficial específica, segundo o Art. 2.21 do Regulamento Técnico Internacional de Karting. O Regulamento Particular da Prova indicará o local e a bomba onde deverá ser efectuado a reabastecimento dos jerrycans

Não é permitido adicionar ao combustível qualquer aditivo (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.

17: EMBRAIAGEM

Todos os componentes da embraiagem têm de ser estritamente originais IAME. Todos os componentes da embraiagem têm de ser instalados em igual número e posição, conforme original.

18: IGNIÇÃO

Apenas ignições digitais originais Selettra ou PVL são permitidas, sem modificações de qualquer forma. Podem ser substituídas pela Organização, no seu todo ou em parte, em qualquer momento antes do início de uma corrida.

O Organizador não se responsabiliza por qualquer eventual falha que decorra da substituição da ignição.

Apenas as caixas CDI tipo “Z1” são permitidas.

Qualquer intervenção na fixação do estator é proibida, assim como qualquer modificação na forma ou espessura da chave do rotor. Modificações na ranhura de fixação da chaveta do rotor e da cambota são proibidas.

O funcionamento do sistema de ignição deve estar de acordo com a informação presente no anexo RA-08A ao Regulamento Técnico Nacional de Karting 2014.

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.

A bateria deverá ser fixa ao chassis e sempre ligada ao sistema de ignição.

A bateria deverá ter as seguintes medidas:

- Comprimento: máximo 151 mm
- Largura: máxima 65 mm
- Altura: máxima 94 mm

19: VELA

Apenas as velas NGK estritamente originais e sem qualquer modificação são permitidas:

B9EG - BR9EG – B10EG – BR10EG – BR10EIX

A vela tem de 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.

O isolador não deve exceder o corpo da vela e o comprimento do corpo da vela deve ser no máximo de 18,5 mm.

20 - SILENCIADOR. CABEÇALHO E SILENCIOSO

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 de forma a instalar uma sonda de temperatura. O silencioso de escape fornecido com o motor será o único permitido, modelo e dimensões descritas na ficha de homologação. Tem de se manter estritamente original sem qualquer modificação.

Apenas são permitidos os espaçadores e as juntas entre o cilindro e o colector de escape; estes poderão ser adicionados ou removidos para realizar o ajuste ao comprimento do silenciador.

Apenas o silencioso original Elto Racing Homologação FIK 1041300/09 e MC Racing Homologação CSAI 10410695/12 descrito na ficha de homologação é permitido. Nenhuma modificação na estrutura ou tamanho é permitida.

O sistema de escape deve estar em conformidade com o permitido para a emissão de ruído.

21 - ARREFECIMENTO

O sistema de arrefecimento tem de estar na sua configuração original: Apenas um radiador original IAME (modelo IFI-05000) e uma bomba de água original IAME (código: T-8202) são

permitidos de acordo com a ficha técnica do motor. Apenas termóstatos simples ou com *bypass* (originais IAME) são permitidos, mas o seu uso é opcional.

É permitido o uso de conectores para instalação do sensor de temperatura de água, mas estes não poderão ter instalada qualquer válvula-termóstato nem funcionarem como dissipadores de temperatura. Apenas água, sem qualquer tipo de aditivos, é permitida como fluido de arrefecimento.

Todas as tubagens devem ser concebidas em borracha para resistir ao calor (150° C) e à pressão (10 Bar), com secção interior idêntica ao tubo original, tendo como única função fazer a ligação entre motor, bomba de água, radiador e termóstato. A função de dissipação de calor pertence exclusivamente ao radiador, não sendo em caso algum permitido intercalar nos tubos de ligação qualquer sistema suplementar de dissipação de calor.

A marca e modelo de correia utilizados para accionar a bomba de água são livres.

É permitido um sistema de regulação de capacidade de dissipação de calor do radiador. Este sistema deverá obrigatoriamente ser mecânico ou no mínimo com fixação através de abraçadeiras plásticas.

Não deve apresentar um aspecto provisório e não poderá ser removido quando o Kart esteja em marcha.

A barra superior de fixação do radiador ao chassis é de marca e dimensão livre. É permitido montar uma barra suplementar na parte superior do radiador, não tendo esta outra função que não a fixação deste.

22 - ARRANCADOR ELÉCTRICO

O motor é fornecido com um arrancador eléctrico. Este sistema tem de ser instalado com todos os seus componentes correctamente conectados. Caso o motor de arranque não consiga iniciar o motor, um arrancador externo poderá ser excepcionalmente autorizado. Apenas um problema mecânico ou eléctrico poderá eventualmente justificar o seu não funcionamento apropriado. O problema terá de ser apurado por um Comissário Técnico.

22.1 - Só é permitida a utilização da Cremalheira / Motor Arranque original e marcada IAME.

23 - PINHÕES

Apenas os pinhões IAME Z15, Z16, Z17, Z18, Z19 e Z20 são permitidos.

24 - 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 ficha técnica do motor será a principal referência de comparação para os Comissários Técnicos.

A comparação com um motor original, fornecido pela IAME será a prova final em caso de dúvida quanto à conformidade de algum elemento do motor. Podendo ainda, se assim o CCD o vier a entender como necessário e na sequência de uma eventual proposta do Delegado Técnico da FPAK, ser esse componente ou o motor completo, vir a ser enviado ao fabricante para confirmação da sua legalidade.

Qualquer modificação ao presente regulamento será introduzida no texto regulamentar em caracteres destacados a **“bold”** e no topo do texto surgirá a menção

ACTUALIZADO EM (data)

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

