



REGLAMENTO TÉCNICO CAMPEONATO 2023

CATEGORIA SENIOR X30:

DISPOSICIONES GENERALES

A: Es obligatorio a todos los pilotos, mecánicos y/o concurrentes el conocimiento del presente reglamento.

No se podrá alegar desconocimiento del mismo.

B: Al participar de las competencias implica su total conformidad con lo expuesto en este documento.

C: En este, solo se permite lo que está explícitamente autorizado.

D: La única interpretación considerada correcta es la de la comisión técnica.

E: No se permiten apelaciones basadas en consultas verbales.

F: La comisión técnica se reserva el derecho de retirar y/o retener cualquier elemento del motor o vehículo de los reglamentados (no libres) para ser analizado sin que medie denuncia alguna.

1-PESO MÍNIMO CON PILOTO:

Chasis importado: 160 kilogramos

Chasis nacional: 158 kilogramos

Hándicap por sobrepeso: Se le otorgará 1 (un) diente de corona cada 4kg de sobrepeso sin tener lastre en el kart. Aquel piloto que tenga 6 kg de sobrepeso estará autorizado a colocar láminas de flappers, desde 0,24 mm de espesor. Similares a la original y del mismo material.

2- NÚMEROS DISTINTIVOS:

Números NEGROS sobre fondo AMARILLO

3- MOTORES: IAME X30 175 CODASUR SENIOR. Completamente original respetando ficha de homologación, salvo aquellos puntos especificados en este reglamento.

Se utilizará un impulsor por evento, bajo régimen de sellado, un precinto a una tuerca de tapa de cilindro al motor.

Al inicio del campeonato, cada piloto deberá firmar una declaración jurada, exponiendo dos motores como propios. Estos son con los que podrá competir

ese año. Si el piloto desea declarar otro motor, deberá dar de baja uno de los que tenía hasta ese momento, dando de alta el nuevo.

En caso de alquiler, deberá informar el número de motor a la organización.

Todo impulsor que no sea propiedad del piloto que lo utilice, estará a disposición para que la organización lo adquiera. En su lugar se entregará al motorista un motor en condiciones similares.

Un motor por fecha, que se precintará a partir de la clasificación. El cambio de motor sufrirá un recargo de 10 puestos en la actividad oficial próxima. El mismo recargo sufrirá si el precinto es abierto. Solo se exceptúa en el caso de que la apertura se realice en presencia del comisario técnico de la federación metropolitana. Solo se puede realizar para verificar si sufrió una rotura. Únicamente se podrán sustituir las juntas u o'ring.

La organización tendrá la potestad de retener, luego de la competencia, un motor, escape, carburador, etc. Para comprobar la potencia del mismo en sus instalaciones. Se devolverá en las mismas condiciones que fue retenido.

Asimismo, tendrá la potestad de intercambiar durante la actividad cualquier elemento que la organización crea conveniente.

4- CARBURADOR:

TILLOTSON HW-22B (diámetro máximo de venturi 24mm)

Regulación libre sin modificación de sus conductos, ni quitando, ni agregando material. Deberá mantener los reglajes originales. Solo podrá cambiar piezas de idéntica características y código de fabricación que las originales. Queda prohibido adulterar las dimensiones y durezas de resortes, altura de nivel de combustible, el agregado de material en cualquiera de sus partes internas, o que modifiquen las prestaciones del mismo, etc.

5- SILENCIADOR DE ADMISIÓN:

Deberá ser homologado CNK-ACA con elemento filtrante en su interior.

No se podrá utilizar aditivos que mejoren la permeabilidad o pasaje del aire del elemento filtrante.

6- BUJÍAS:

Solo se autoriza a utilizar bujías modelo:

NGK B10 EGV, NGK B10 EV, NGK BR10 EG o NGK R625K-105, NGK B9 EGV, NGK B9 EG o NGK BR9 EG

Montada sobre la tapa de cilindros, no debe sobrepasar la superficie de la cámara de combustión de la misma.

Largo de 18mm. Rosca 14mm. Por 1,25mm. Se prohíbe su torneado.

7- ENCENDIDO:

Original del motor según ficha de homologación. No se permite ninguna modificación.

8- TRANSMISIÓN:

Corona y cadena de libre origen.

9- PIÑON:

Original o similar del motor, 12 dientes.

Se prohíbe el uso de cualquier balanceador armónico

10- CORONA:

No podrá cumplir otra función (cantidad de dientes según RPP)

11- COLECTOR DE ESCAPE:

Original del motor, sin ninguna modificación. (Nuevo modelo)

Se verificará mediante plantillas y el comisario técnico verificará con una pieza patrón.

12- ESCAPE

Original IAME.

Se autoriza el uso de sellador elástico entre la salida de escape y el caño de escape.

Deberá utilizar resortes originales o similares.

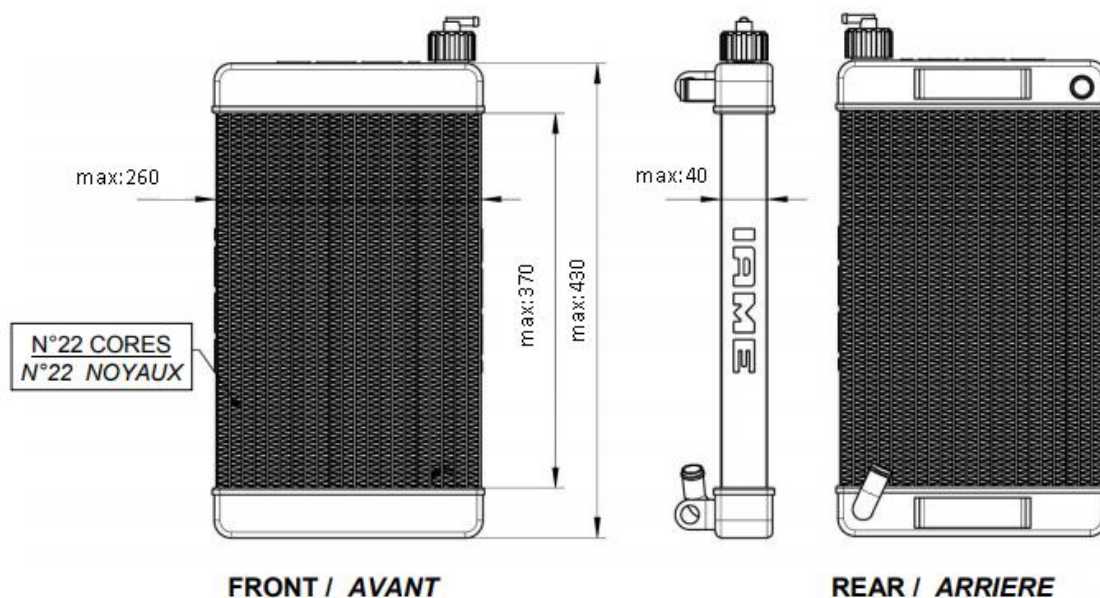
Se autoriza el uso de sonda de escape.

13- SISTEMA DE REFRIGERACIÓN:

Según plano adjunto

Se autoriza el uso de cortina.

Se autoriza el uso de termostatos y mantas térmicas de motor.



14- CHASIS:

Homologados o Habilitados por la CNK-CDA-ACA.

Chasis nacional tendrá un hándicap de 2kg.

Se entiende por chasis nacional al bastidor, pudiendo ser todos sus elementos libres de origen de fabricación.

Trocha trasera máxima: 1400mm

15- NEUMÁTICOS:

A: **Provisto por la categoría, 1(un) set por evento.** En caso de rotura, extravío o hurto (con denuncia policial) se podrá cambiar agregando 2kg al peso mínimo reglamentario por cada neumático.

B: Los neumáticos serán provistos por la categoría y retenidos en la competencia, bajo el régimen de parque cerrado.

De no respetarlo, el piloto podrá sufrir la desclasificación o el recargo de 10 puestos en la grilla de largada, esto lo decidirá el comisario técnico evaluando el grado infracción cometida.

C: **En caso de rotura (comprobable en carrera), con previa autorización del técnico, podrá reemplazar el neumático dañado por uno usado del set de prueba. No tendrá la necesidad de cargar los 2 kg al peso mínimo.**

D: **El set de neumáticos nuevo se colocará a partir de la clasificación. Serán los únicos habilitados a utilizar durante la fecha. No pueden ser utilizados en los entrenamientos previos.**

E: **Este set será el único habilitado para colocar a partir del entrenamiento designado por RPP, en el siguiente evento para utilizarlo durante las tandas de entrenamiento y warn up.**

F: **En el warn up, se podrá utilizar el set de entrenamientos o el de la carrera en curso. Solo se podrá colocar uno en la tanda.**

G: **En la primera fecha del campeonato, o cuando un piloto debute, se sellará un set de neumáticos en el entrenamiento designado por RPP, y quedará como único set de prueba para los entrenamientos y warn up.**

H: Las gomas para lluvia serán provistas por la categoría. Solo se podrá utilizar un juego por carrera para la etapa oficial (clasificación, sprint y final). Se pueden colocar cuando el piloto lo desee, bajo régimen de sellado.

Podrán colocar un juego en parque cerrado usado o nuevo de igual marca y compuesto, que los provistos por la categoría para la divisional. El organizador tiene la potestad de objetarlo.

16- COMBUSTIBLE:

Se deberá utilizar la nafta adquirida al proveedor de la categoría en el circuito. En aquellos casos que no se encuentre, se declarará por RPP en que estación de expendio y qué tipo de combustible debe utilizarse.

El organizador tiene la potestad de cambiar, en cualquier momento, el combustible a cualquier participante.

Deberá informar en la declaración jurada la marca de aceite y el porcentaje que utiliza el mismo.

Lubricante: Libre origen, marca, tipo y porcentaje.

Está prohibido el uso de aditivos que aumenten el octanaje.

La categoría se reserva el derecho de proveer el combustible sin aviso al inicio de la competencia, en series o en la final. En ese caso el piloto proveerá el lubricante en su envase original cerrado.

Se autoriza el comparador de combustible marca CICROSA.

17- FLAPERA: Original sin ninguna modificación.

18- FLAPERS: Original o similar, material de fibra de carbono, sin ninguna modificación. No se podrá quitar los respaldos de refuerzo los cuales deberán mantener su forma original.

Espesor mínimo: 0.30 mm

19- COLECTOR DE ADMISIÓN: Original del motor.

20- MEDICIÓN TEMPERATURA DE ESCAPE: se autoriza a la medición de temperatura de escape mediante sonda colocada en el racord del escape.

21- REGLAMENTO ABIERTO:

El presente reglamento quedará abierto hasta la 3° fecha, para las modificaciones que, a criterio del organizador, mejoren el desarrollo y paridad del presente campeonato.

22- Se prohíbe la telemetría

23- FICHAS DE HOMOLOGACIÓN – HABILITACIÓN Y FICHA DE DIMENSIONES:

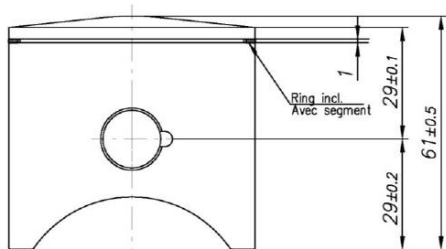
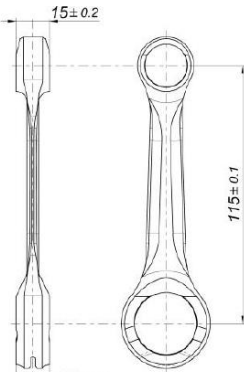
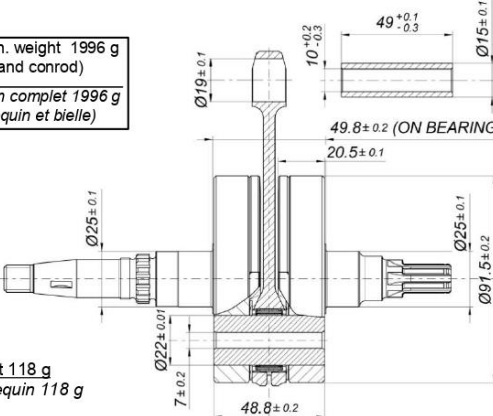
El motor en general, y todas sus partes en particular, deben responder a las especificaciones de las fichas de dimensiones con sus tolerancias respectivas. (completamente original, respetando ficha de homologación, salvo aquellos puntos específicos en este reglamento)

Las medidas del motor declaradas por fichas de homologación, planos aclaratorios, etc. que son proporcionadas por el fabricante del motor, son tolerancias de fabricación. No podrán ser usadas para efectuar trabajos de preparación, salvo que esto sea permitido en forma escrita por este reglamento.

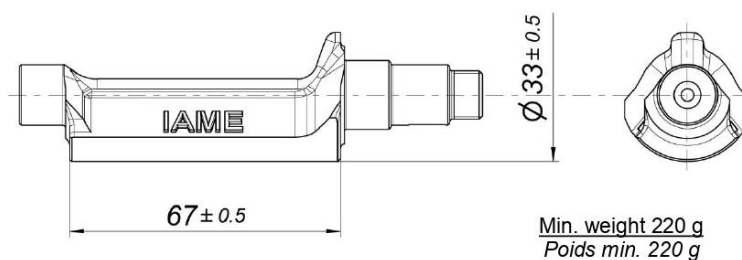


X30 CODASUR 175CC

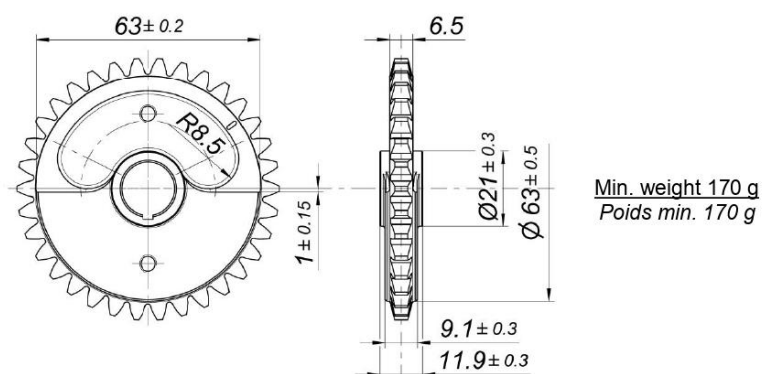
		FEATURES - CARACTERISTIQUES	
		Cylinder volume <i>Volume du cylindre</i>	174.46 cm ³ (Max 176.6 cm³)
		Bore <i>Alésage</i>	63.89 mm
		Max. theoretical bore <i>Alésage théorique max.</i>	64.26 mm
		Stroke <i>Course</i>	54.40 mm
		Cooling system <i>Système de refroidissement</i>	Water <i>A' Eau</i>
		Inlet system <i>Système d' admission</i>	Reed valve <i>A' Clapet</i>
Carburettor <i>Carburateur</i>	Tillotson HW-22B (Ø24mm)	Cylinder/crankcase transfers n° <i>N° de canaux cylindre / carter</i>	5 / 3
Number of piston rings <i>Nombre de segments</i>	1	Inlet / exhaust ports number <i>N° lumières admiss. / échapp.</i>	5 / 3
Crankshaft bearing diam. <i>Diamètre palier du vilebrequin</i>	25x52x15 (2Pc.)	Combustion chamber shape <i>Forme chambre de combustion</i>	Spherical <i>Spherique</i>
Big end conrod bearing diam. <i>Diamètre palier tête de bielle</i>	22x28x15	Ignition PVL <i>Allumage PVL</i>	Digital 684 600
Small end conrod bearing diam. <i>Diamètre palier pied de bielle</i>	15x19x20	RPM limiter <i>Limiteur de vitesse</i>	Yes <i>Oui</i>
Distance between conrod centers <i>Longueur (entre axe) de la bielle</i>	115 mm	Balancing shaft <i>Arbre d' equilibrage de vilebr.</i>	Yes <i>Oui</i>

DESCRIPTION OF THE MATERIAL DESCRIPTION DES MATERIAUX		PISTON
Conrod material <i>Matériel de la bielle</i>	Steel <i>Acier</i>	 Min. weight 155 g Poids Min. 155 g
Crankshaft material <i>Matériel du vilebrequin</i>	Steel <i>Acier</i>	
Balancing shaft material <i>Matériel de l'arbre d'équilibrage</i>	Steel <i>Acier</i>	
Gears material <i>Matériel des engrenages</i>	Steel <i>Acier</i>	
Cylinder head material <i>Matériel de la culasse</i>	Aluminium	
Cylinder material <i>Matériel du cylindre</i>	Aluminium	DISTANCE BETWEEN CONROD CENTERS ENTRE AXE DE LA BIELLE
Liner material <i>Matériel de la chemise</i>	Cast iron <i>Fonte</i>	 Min. weight 117 g Poids Min. 117 g
Crankcase material <i>Matériel du carter</i>	Aluminium	
Piston material <i>Matériel du piston</i>	Aluminium	
Piston ring material <i>Matériel du segment</i>	Steel <i>Acier</i>	
Exhaust muffler material <i>Matériel du pot d'échappement</i>	Sheet-steel <i>Tôle acier</i>	
CRANKSHAFT VILEBREQUIN		
Complete crankshaft min. weight 1996 g (included crankpin and conrod) <i>Poids min. du vilebrequin complet 1996 g (inclus axe de vilebrequin et bielle)</i>		 Piston pin min. weight 34 g <i>Poids min. axe de piston 34 g</i> Crankpin min. weight 118 g <i>Poids min. axe de vilebrequin 118 g</i>

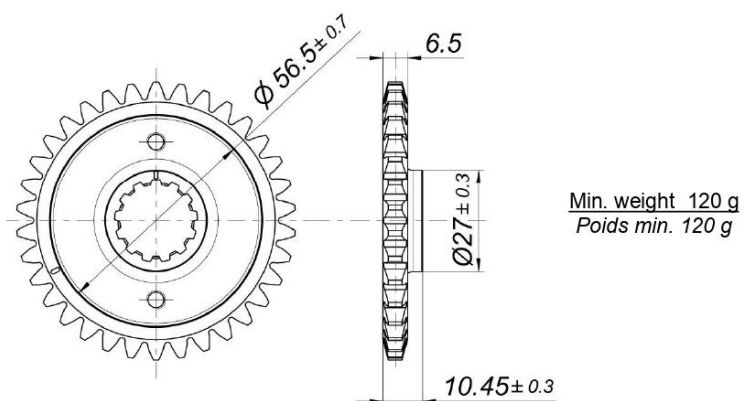
BALANCING SHAFT - ARBRE D' EQUILIBRAGE



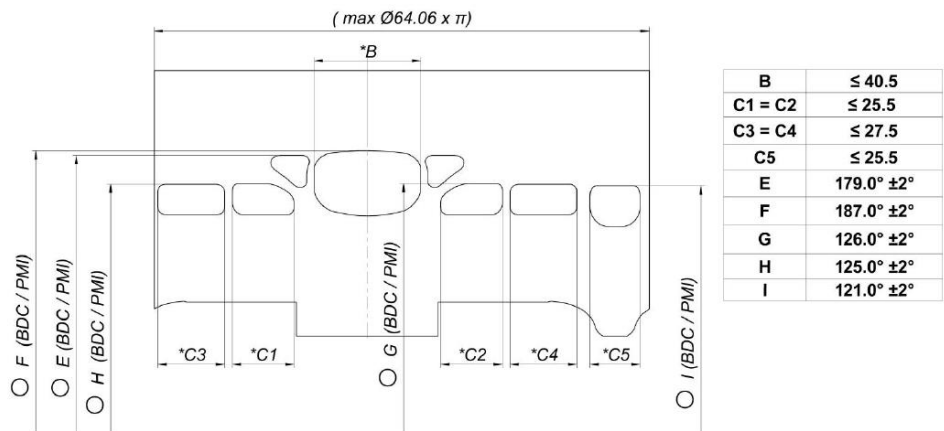
BALANCING SHAFT GEAR - ENGRENAGE ARBRE D' EQUILIBRAGE



ENGINE GEAR - ENGRENAGE DU MOTEUR



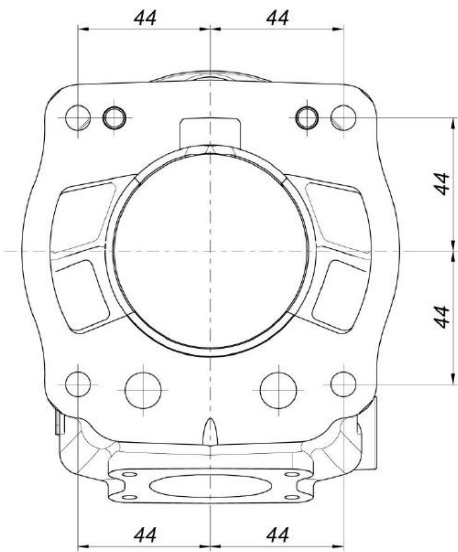
CYLINDER DEVELOPMENT - DEVELOPPEMENT DU CYLINDRE



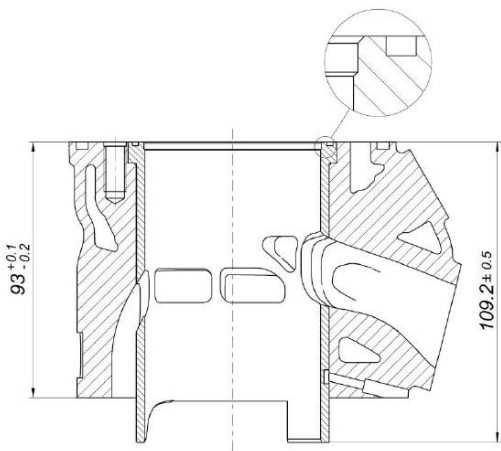
* CHORDAL READING
LECTURE CORDALE

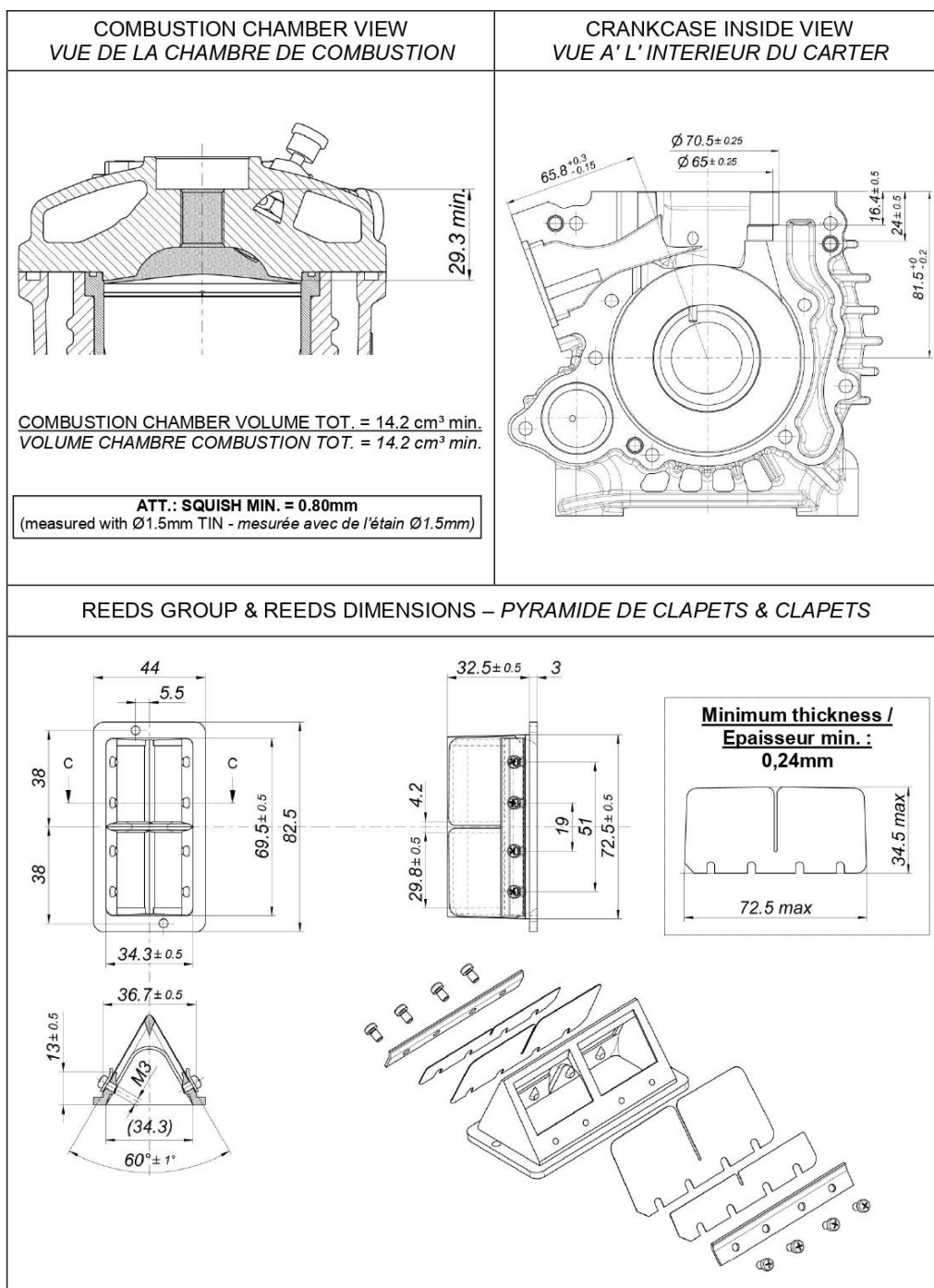
○ ANGULAR READING BY INSERTING A 0.2x5 mm GAUGE
LECTURE ANGULAIRE PAR INSERTION D'UNE CALE DE 0.2x5 mm

CYLINDER BASE VIEW
VUE DE LA BASE DU CYLINDRE

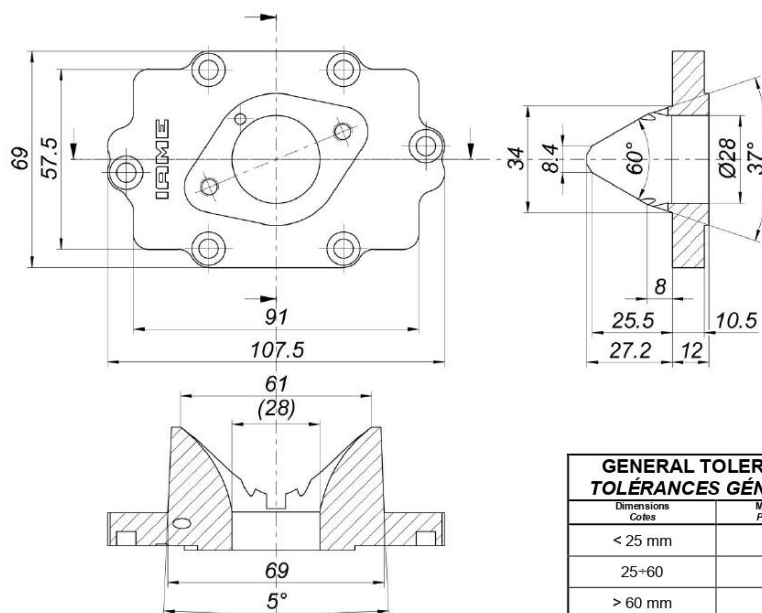


CYLINDER CROSS SECTION VIEW
VUE EN SECTION DU CYLINDRE





INLET CONVEYOR - CONVOYEUR D'ADMISSION

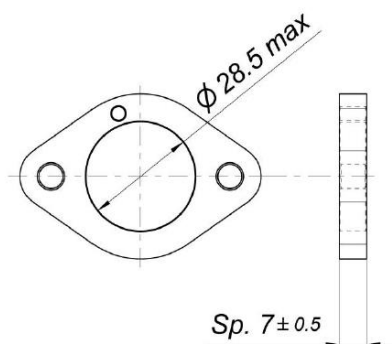


GENERAL TOLERANCES TOLERANCES GÉNÉRALES

Dimensions Cotes	Machined parts Pièces usinées
< 25 mm	±0.5
25-60	±0.8
> 60 mm	±1.5

INLET SPACER - RACCORD D'ADMISSION

PART N° cod. F1NG31001



VENTURI CARB. DIMENSIONS DIMENSIONS DU VENTURI DU CARB.

Tillotson HW-22B

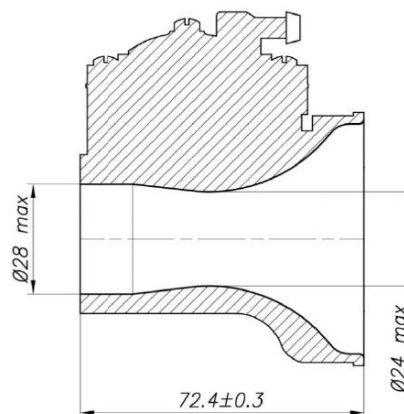


PHOTO OF CARBURETTOR TILLOTSON HW-22B WITH IAME MARKING
PHOTO DU CARBURATEUR HW-22B AVEC MARQUAGE "IAME"

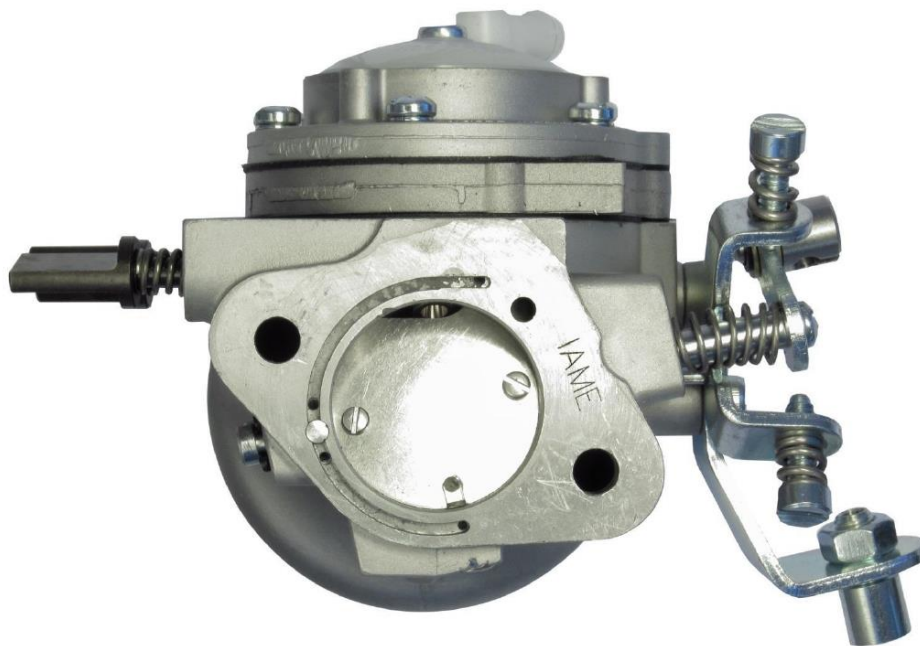
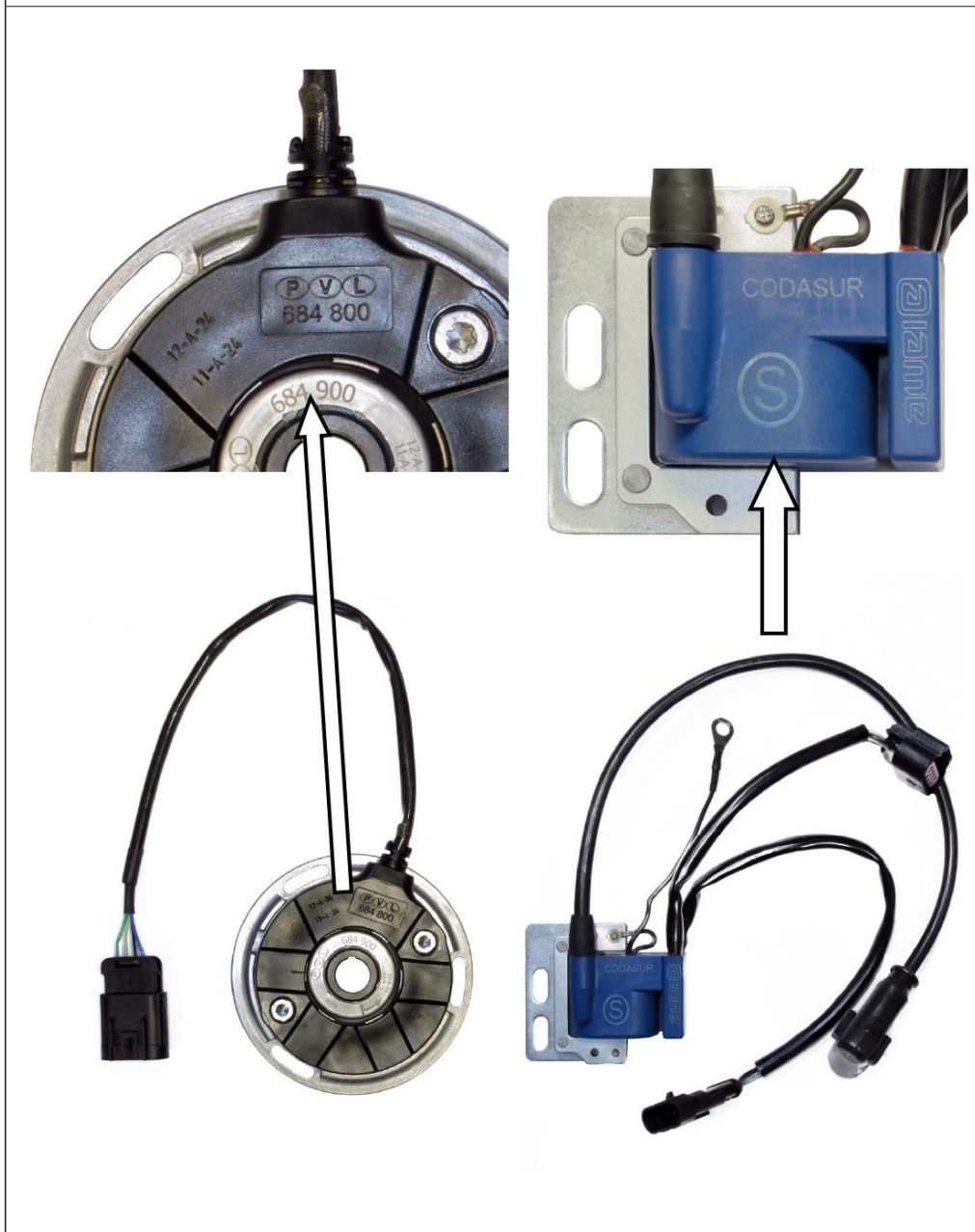
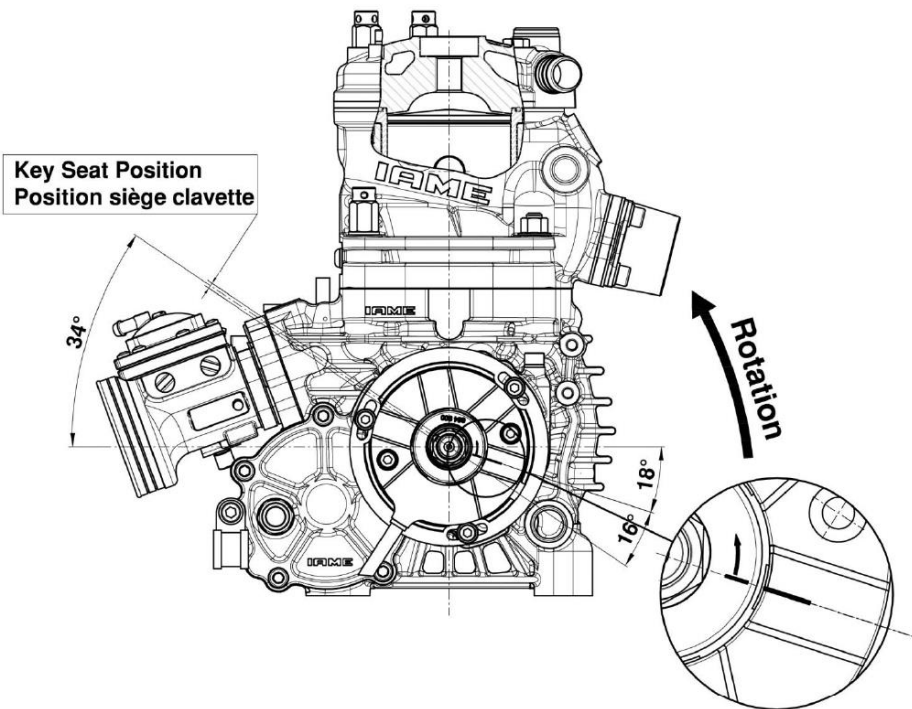


PHOTO OF DIGITAL IGNITION PVL 684 600, WITH IAME MARKING
 PHOTO DU ALLUMAGE PVL 684 600 DIGITALE AVEC MARQUAGE "IAME"

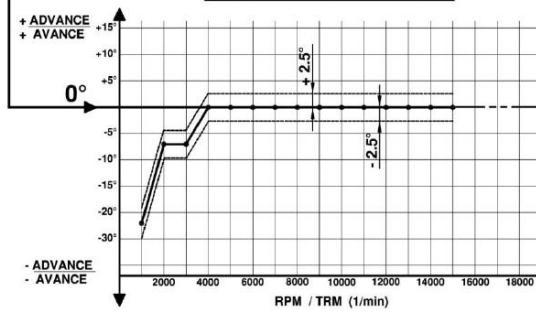


SCHEME FOR ADVANCE CONTROL
SCHEMA DE CONTROLE POUR L'AVANCE

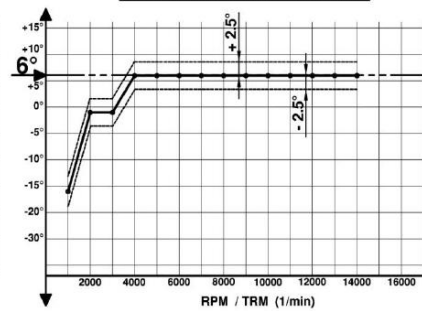


ADVANCE CURVE GRAPHS / GRAPHIQUES DE LA COURBE D'AVANCE

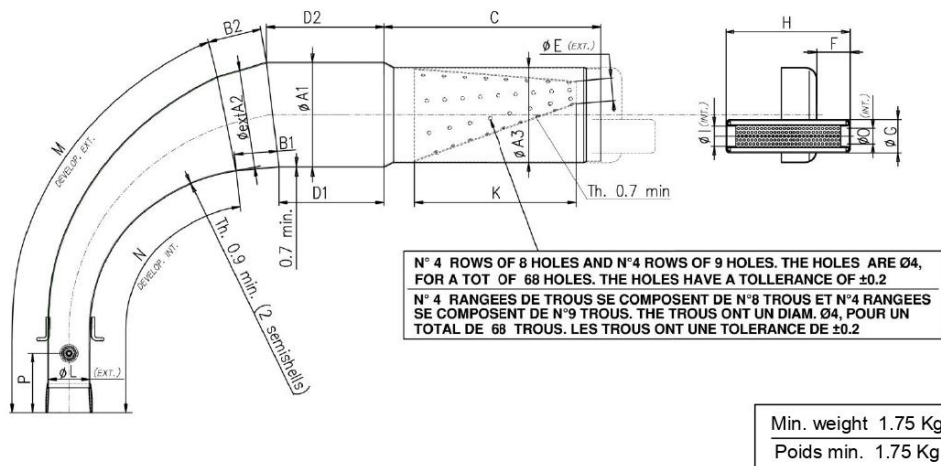
SENIOR CATEGORY



JUNIOR CATEGORY

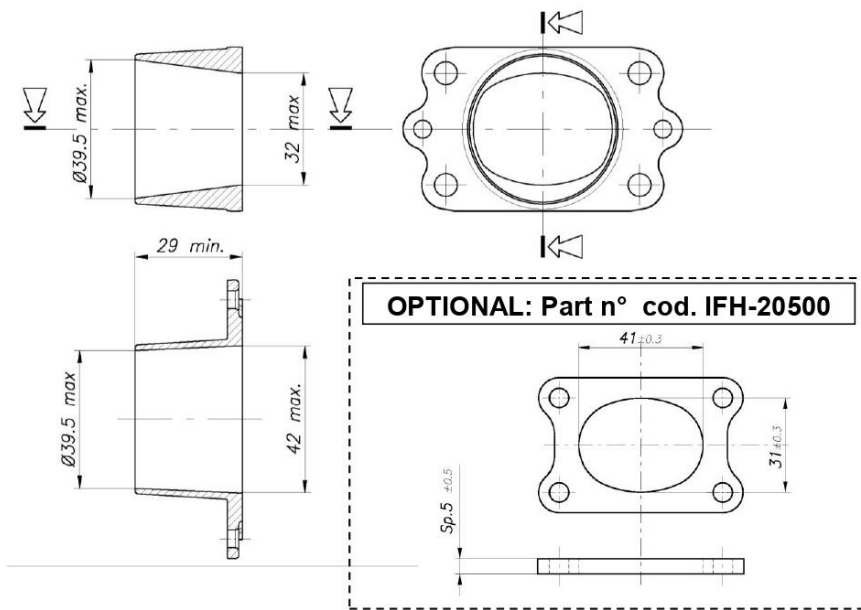


EXHAUST MUFFLER VIEW AND DIMENSIONS
VUE ET DIMENSIONS DU SILENCIEUX D' ECHAPPEMENT

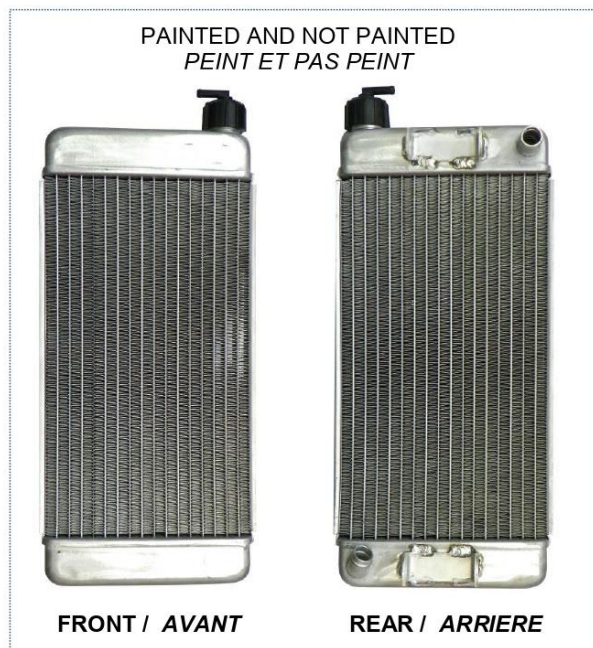
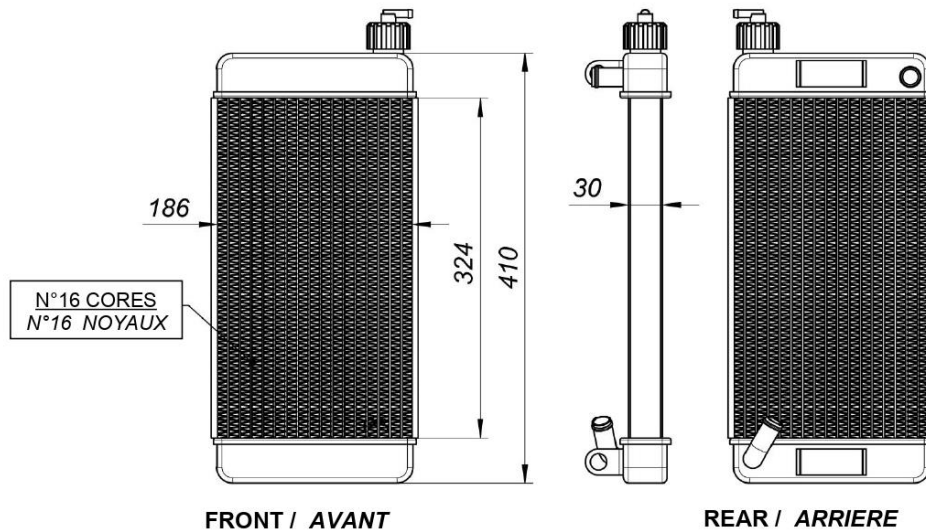


A1: 105.5 ±1.5	B1: 59 ±3	D1: 105 ±3	F: 36 ±2	I: 21 ±1	M: 434 ±3	P: 50 ±10
A2: 100 ±1.5	B2: 59 ±3	D2: 125 ±3	G: 35 ±1	K: 170 ±3	N: 338 ±3	
A3: 100 ±1.5	C: 218 ±3	E: 23 ±2	H: 132 ±2	L: 42.5 ±1.5	O: 21 ±1	

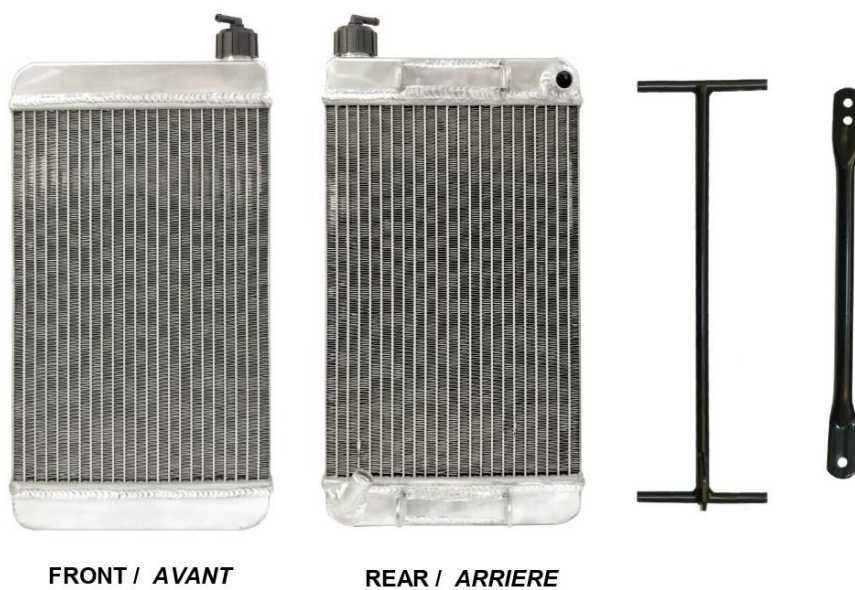
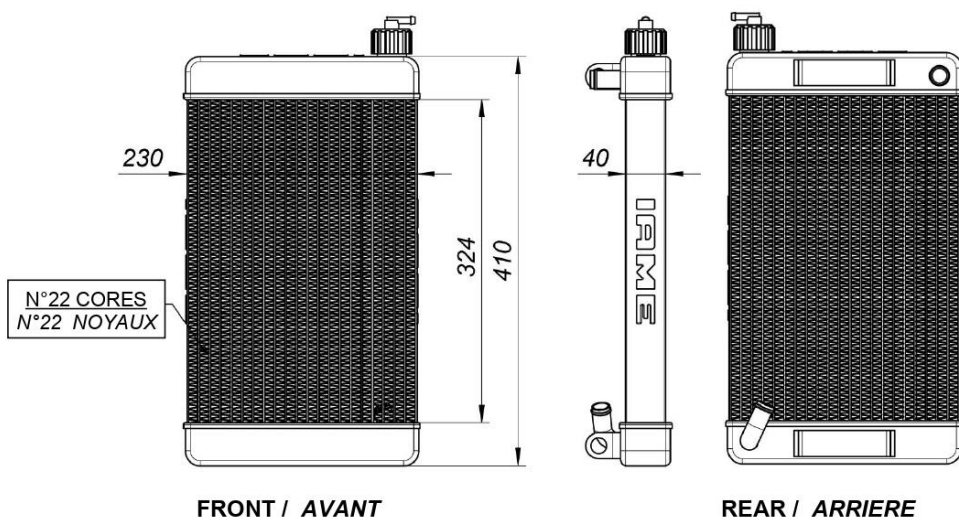
EXHAUST MANIFOLD AND SPACER VIEW AND DIMENSIONS
VUE ET DIMENSIONS DU RACCORD D' ECHAPPEMENT ET ESPACEUR



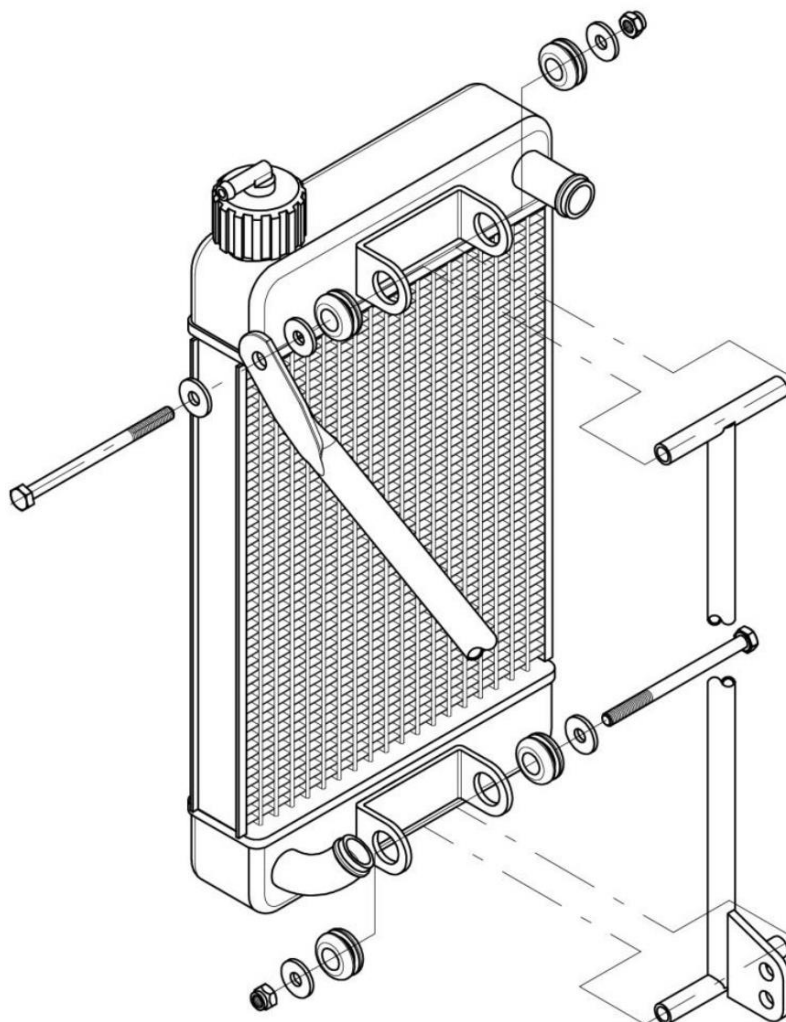
RADIATOR DESCRIPTION AND SKETCH OF PARTS
DESCRIPTION DU RADIATEUR ET SCHEMA ILLUSTRANT LES ELEMENTS



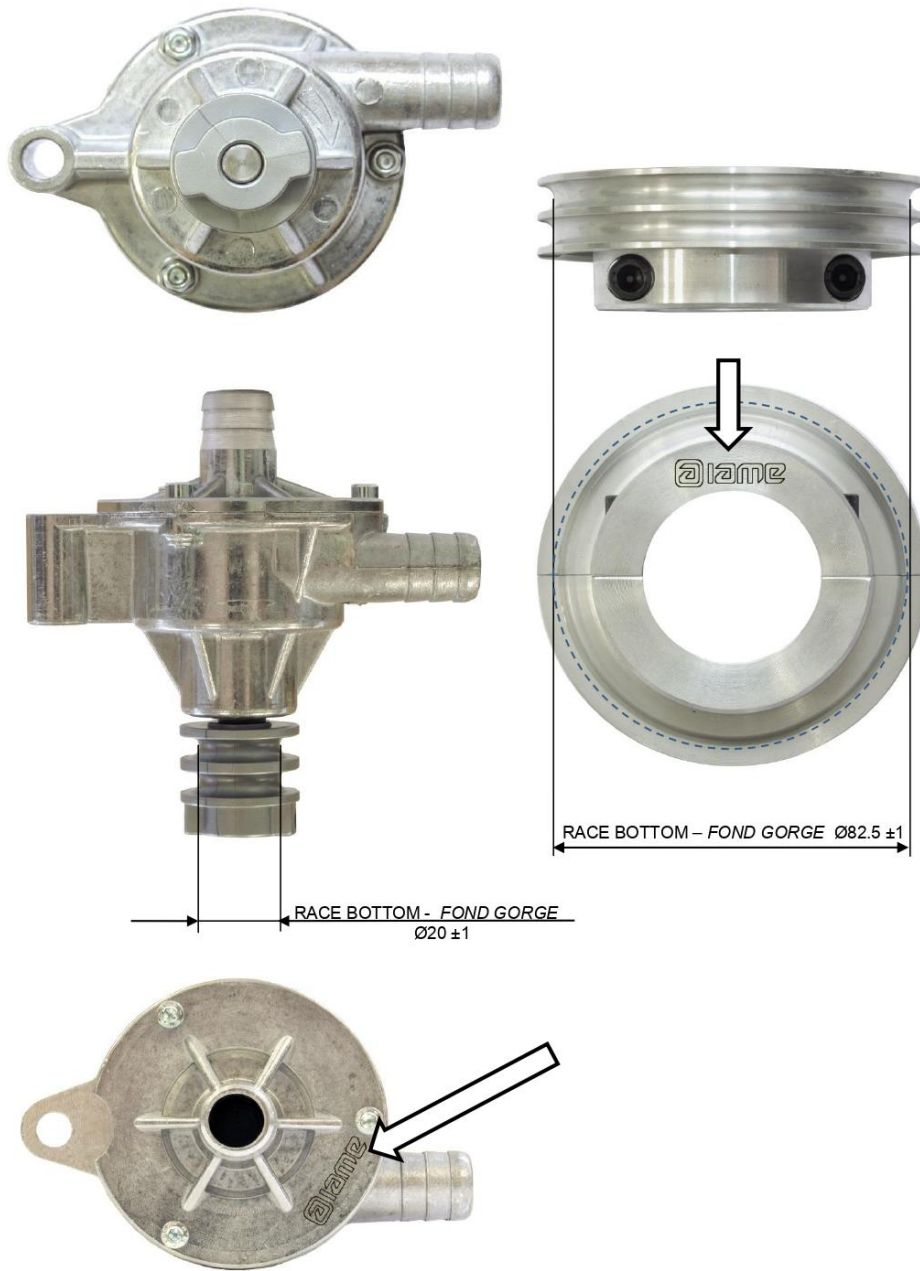
RADIATOR ALTERNATIVE DESCRIPTION AND SKETCH
DESCRIPTION DU RADIATEUR ALTERNATIVE



RADIATOR AND ITS SUPPORTS
RADIATEUR ET SES SUI TIEN



ALTERNATIVE WATER PUMP & PULLEY
ALTERNATIVE GROUPE POMPE A' EAU ET POULIE

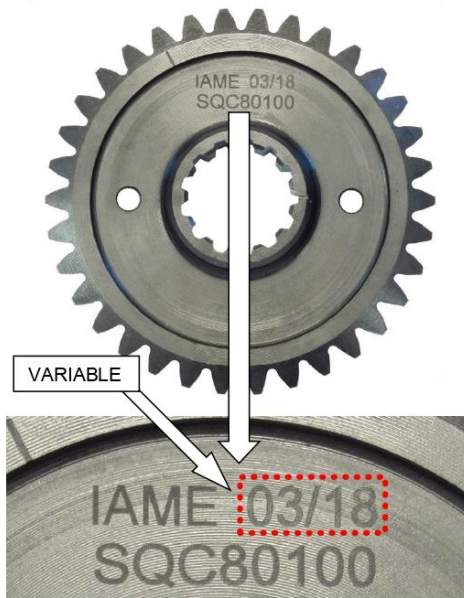


PISTON IDENTIFICATION MARKING MARQUAGE D'IDENTIFICATION PISTON	
PHOTO IDENTIFICATION CONROD MARQUAGE D'IDENTIFICATION BIELLE	IDENTIFICATION BALANCING SHAFT MARKING MARQUAGE D'IDENTIFICATION ARBRE D'EQUILIBRAGE

CRANKSHAFT IDENTIFICATION MARKING
MARQUAGE D'IDENTIFICATION DU VILEBREQUIN



GEAR COMMAND BALANCING SHAFT
IDENTIFICATION MARKING
MARQUAGE D'IDENTIFICATION
ENGRENAGE ARBRE D'EQUILIBRAGE



SPROCKET IDENTIFICATION MARKING
MARQUAGE D'IDENTIFICATION DU PIGNON



IDENTIFICATION BALANCING SHAFT MARKING
MARQUAGE D'IDENTIFICATION ARBRE D'EQUILIBRAGE



PHOTO IDENTIFICATION CYLINDER HEAD
PHOTO D'IDENTIFICATION DE LA CULASSE DE CILINDRE

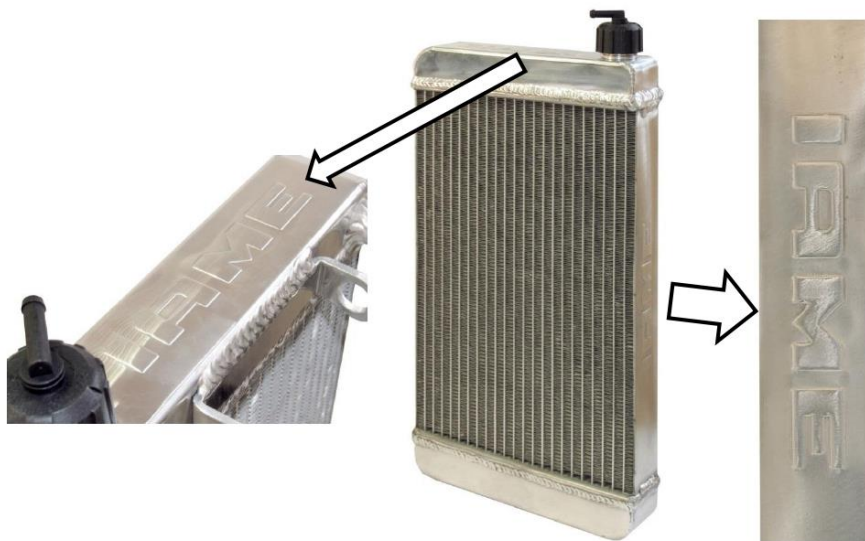


REED GROUP & PETALS IDENTIFICATION PHOTO <i>PHOTO D'IDENTIFICATION DE LA PYRAMIDE DE CLAPETS & CLAPETS</i>  MATERIAL: CARBON FIBER Thickness minimum : 0.24 mm	INLET CONVEYOR IDENTIFICATION MARKING <i>MARQUAGE DU CONVOYEUR D'ADMISSION</i> 
SPACER IDENTIFICATION MARKING <i>MARQUAGE DU ESPACEUR D'ADMISSION</i> 	EXHAUST MANIFOLD IDENTIFICATION MARKING <i>MARQUAGE DU RACCORD D'ECHAPPEMENT</i> 

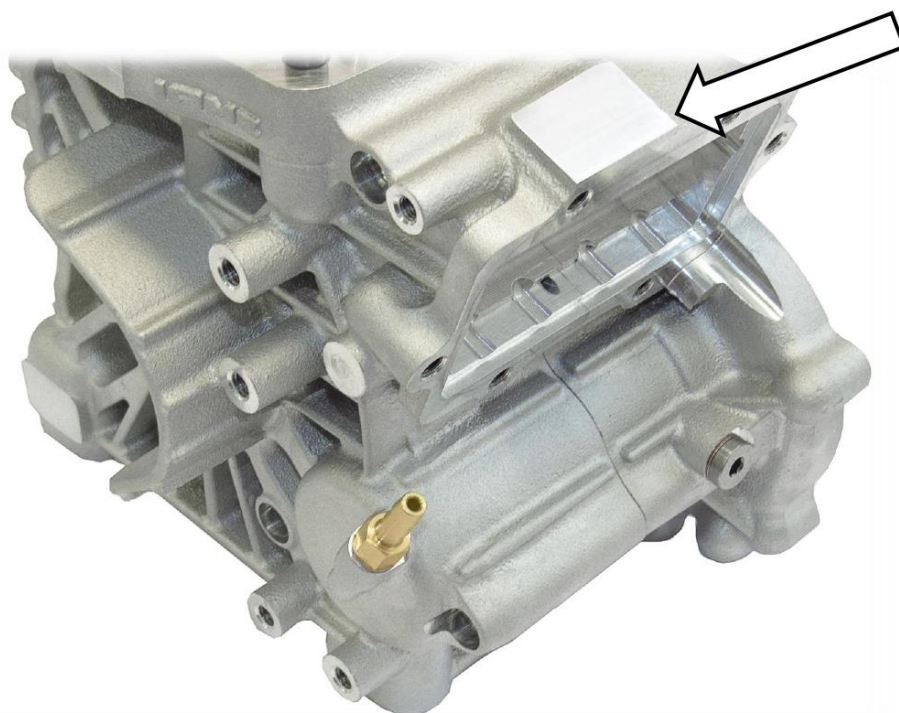
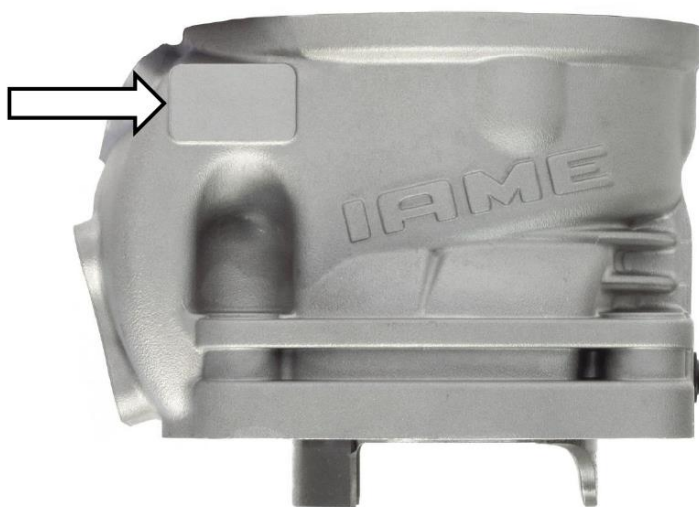
EXHAUST MUFFLER SENIOR IDENTIFICATION MARKING
MARQUAGE D'IDENTIFICATION ECHAPPEMENT



ALTERNATIVE RADIATOR IAME IDENTIFICATION MARKING
MARQUAGE D'IDENTIFICATION DU RADIATOR ALTERNATIVE



STICKER APPLICATION AREA - ESPACE POUR L'APPLICATION DE ADHÉSIFS



CYLINDER IDENTIFICATION MARKING
MARQUAGE D'IDENTIFICATION DU CYLINDRE

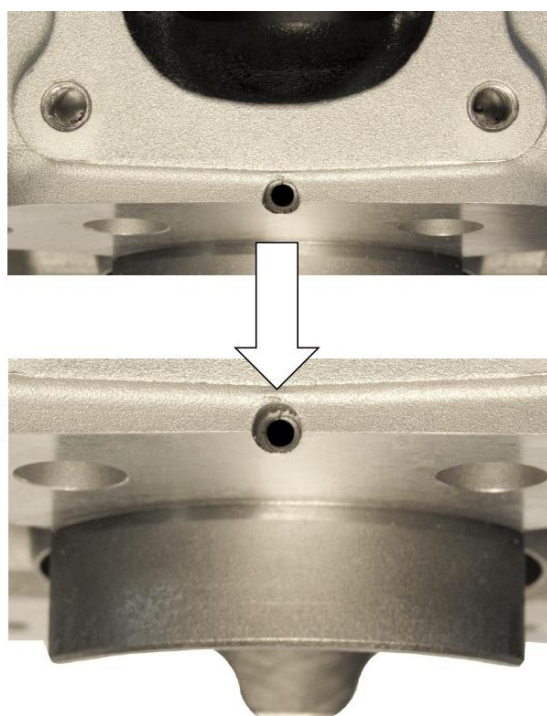
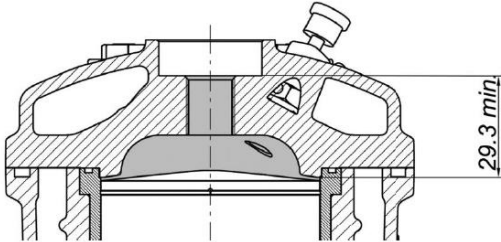
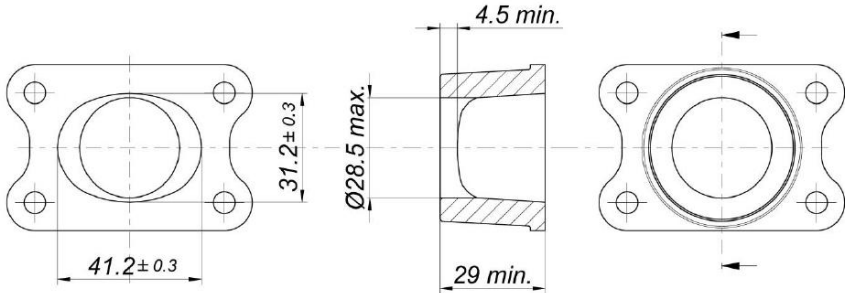
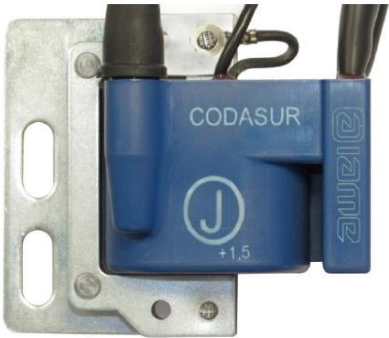
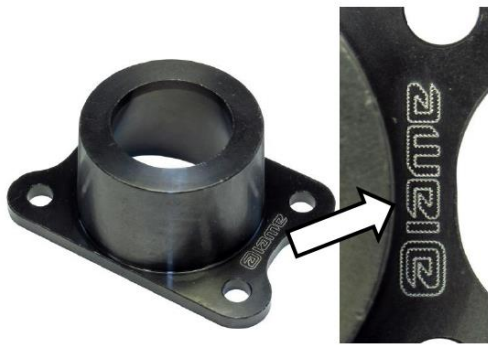


PHOTO OF THE INSIDE OF THE RIGHT CRANKCASE
PHOTO INTÉRIEUR DU CARTER DROIT

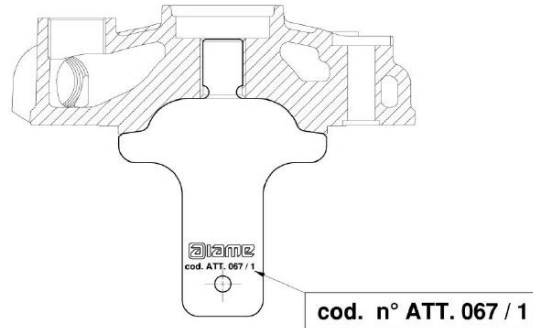


PHOTO OF THE INSIDE OF THE LEFT CRANKCASE
PHOTO INTÉRIEUR DU CARTER GAUCHE

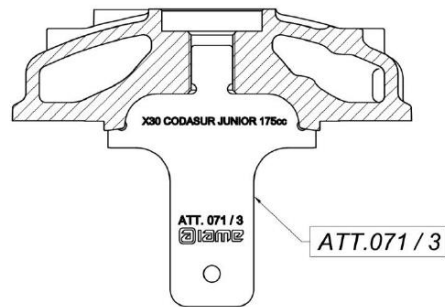


JUNIOR CATEGORY	
JUNIOR COMBUSTION CHAMBER VIEW VUE DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION JUNIOR	
 COMBUSTION CHAMBER VOLUME TOT. = 24.0 cm³ min. VOLUME CHAMBRE COMBUSTION TOT. = 24.0 cm³ min. ATT.: SQUISH MIN. = 0.85mm (measured with Ø1.5mm TIN - mesurée avec de l'étain Ø1.5mm)	
JUNIOR EXHAUST MANIFOLD VIEW AND DIMENSIONS VUE ET DIMENSIONS DU RACCORD D'ECHAPPEMENT JUNIOR	
	
PHOTO OF H.T. COIL JUNIOR WITH IAME MARKING PHOTO DU BOBINE JUNIOR AVEC MARQUAGE "IAME"	PHOTO OF EXHAUST MANIFOLD JUNIOR WITH IAME MARKING PHOTO DU RACCORD D'ECHAPPEMENT JUNIOR AVEC MARQUAGE "IAME"
	

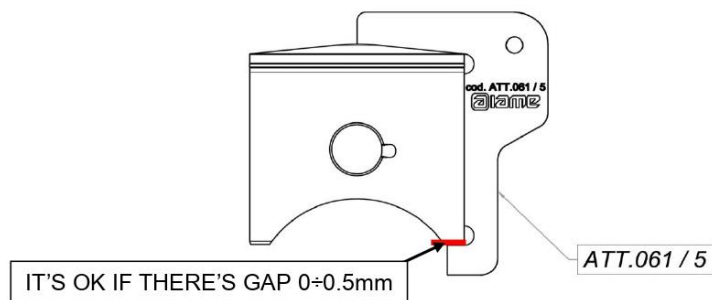
CHECKING THE SHAPE OF THE COMBUSTION CHAMBER - SENIOR
CONTRÔLE DE LA FORME DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION - SENIOR



CHECKING THE SHAPE OF THE COMBUSTION CHAMBER - JUNIOR
CONTRÔLE DE LA FORME DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION - JUNIOR

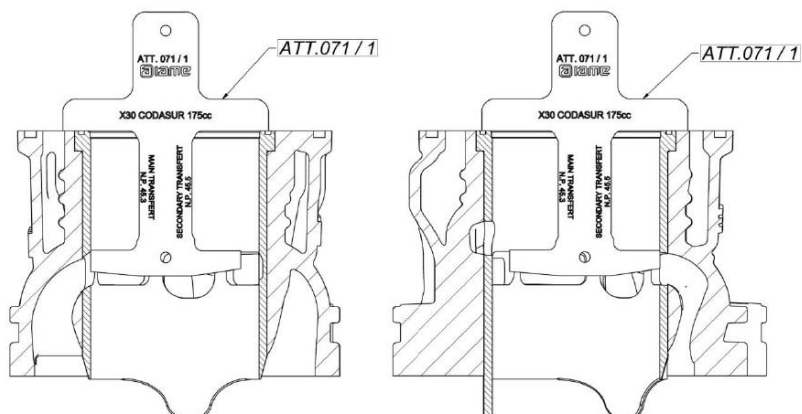


CONTROL OF THE PISTON DOME AND HEIGHT
CONTRÔLE DU DÔME DE PISTON ET HAUTEUR

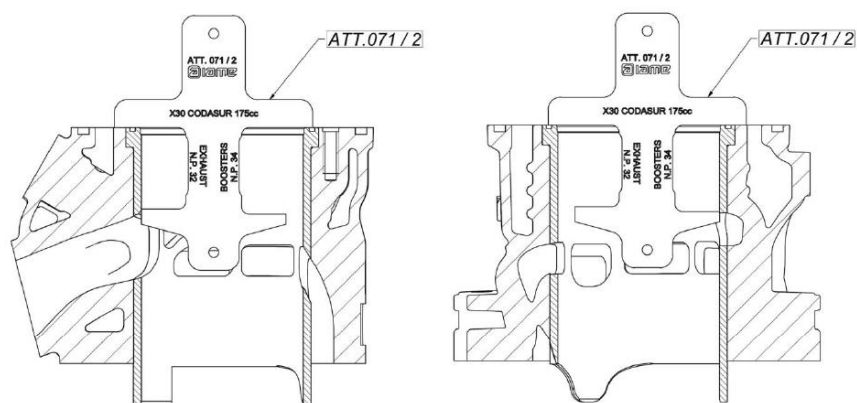


CYLINDER CHECK - CONTRÔLE DU CYLINDRE

CHECK OF MAIN TRANSFERTS AND SECONDARY TRANSFERS
 CONTRÔLE DE HAUTEUR DES TRANSFERT PRINCIPAUX ET SECONDAIRES



CHECK OF EXHAUST DUCT AND BOOSTERS
 CONTRÔLE DE HAUTEUR DE LA LUMIÈRE D'ÉCHAPPEMENT ET DES BOOSTERS



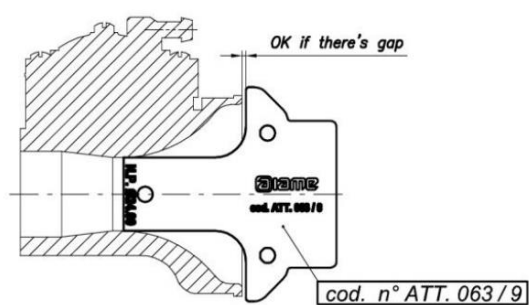
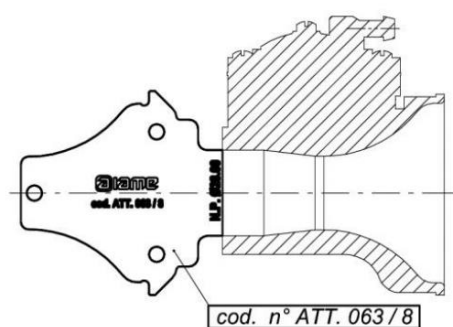
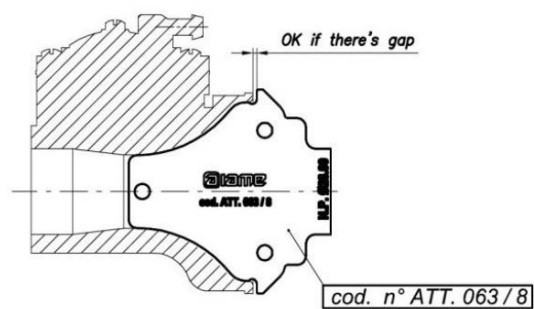
TOOL IAME Cod. 10194



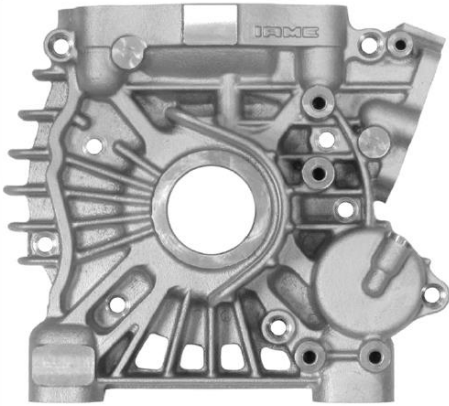
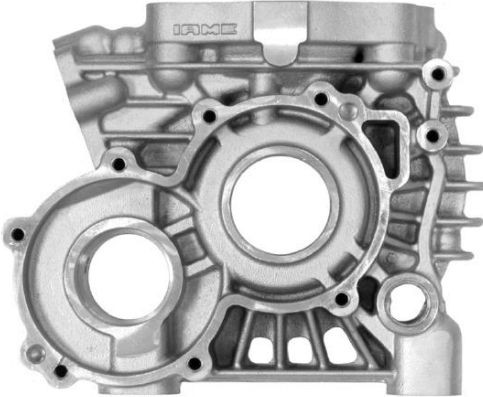
- CARBURETTOR TILLOTSON HW-22B -

VENTURI SHAPE CONTROL, VENTURI AND OUTLET DIAMETRE NO GO GAUGE

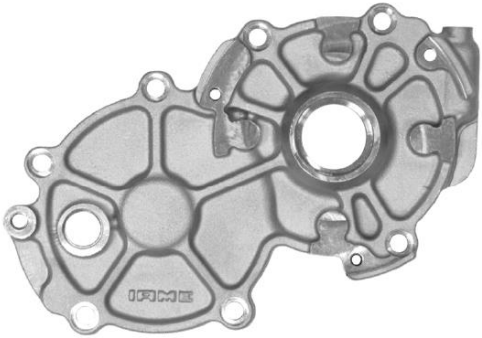
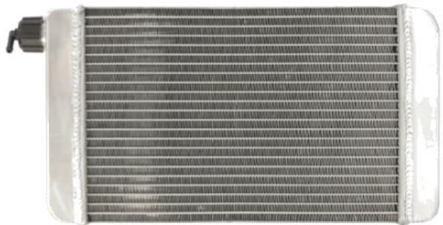
CONTROLE FORME DU VENTURI. CALIBRE DE CONTROLE NE PASS PAS, DANS LE CONDUITE ARRIERE ET DANS LE DIAMETRE DU VENTURI



COMPONENTS WITH ALTERNATIVE NEW LOGO "IAME"
COMPOSANTS AVEC NOUVEAU LOGO ALTERNATIF "IAME"

CYLINDER HEAD CULASSE  NEW / NOUVEAU LOGO 	CYLINDER CILINDRE  NEW / NOUVEAU LOGO 
SEMICARTER TRANSMISSION SIDE SEMICARTER CÔTÉ PIGNON  NEW / NOUVEAU LOGO 	SEMICARTER IGNITION SIDE SEMICARTER CÔTÉ ALLUMAGE  NEW / NOUVEAU LOGO 

COMPONENTS WITH ALTERNATIVE NEW LOGO "IAME"
COMPOSANTS AVEC NOUVEAU LOGO ALTERNATIF "IAME"

IGNITION COVER COUVERCLE DU ALLUMAGE	RADIATOR RADIATEUR
 NEW / NOUVEAU LOGO 	 NEW / NOUVEAU LOGO 
EXHAUST SILENCER ECHAPPEMENT	
  NEW / NOUVEAU LOGO  	

THE OTHERS COMPONENTS OF ENGINE THAT ARE MARKED (LASER OR PUNCHING) UNTIL TODAY WITH LOGO OR WRITTEN "IAME"

LES AUTRES COMPOSANTS DU MOTEUR AVEC MARQUAGE (LASER OU POINÇONNEUSE) AUJOURD'HUI AVEC LE LOGO OU ÉCRIT "IAME"

I A M E

or

IAME

NOW COULD BE MARKED WITH NEW LOGO "IAME"

MAINTENANT POURRAIT EST MARQUAGE AVEC NOUVEAU LOGO "IAME"

IAME

or

IAME

or

