

## **ARTÍCULO 1- CAMPEONATO DE ANDALUCÍA CATEGORÍA ALEVÍN REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO**

### **1. Motor**

1.1. Sistema de motores.

1.-Homologación

Motor Puma 64cc conforme con las prescripciones generales de este Reglamento Especifico.

Las piezas que componen el motor homologado, deben ser de origen. Las únicas diferencias entre dos piezas idénticas de origen, por dispersión en la calidad de fabricación, serán las reflejadas como tolerancias en la Ficha de Homologación.

La "FAA" se reserva el derecho de solicitar a la empresa IAME SpA la elaboración de un informe técnico sobre la originalidad de cualquiera de las piezas que componen el motor.

Está prohibido el añadido o fijación de materiales o partes. Cualquier modificación está prohibida si no está explícitamente autorizada por algún artículo del presente reglamento.

### **2. Tipo**

El motor especificado para la categoría será de la marca Parilla, modelo Puma 64-

TAGEspaña, fabricado por IAME, y comercializado en España por los distribuidores nombrados.

Motor tipo 2 tiempos, monocilíndrico, refrigerado por aire exclusivamente y de admisión por falda de pistón.

### **3. Sistema de utilización**

El régimen de utilización del motor es libre, respetando lo especificado en este Reglamento Técnico.

El motor deberá respetar en todo momento las características técnicas y medidas especificadas en la Ficha de Homologación vigente, establecida al efecto, y sus Anexos.

### **4. Marcaje de pieza**

Todas las piezas principales del motor estarán identificadas por una marca específica.

No esta permitida la utilización de piezas o recambios que no cuenten con las marcas especificadas.

### **5. Recambios**

Todos los recambios y piezas de sustitución deberán ser originales y figurar en el catálogo de repuestos del fabricante.

### **6 Características técnicas**

#### **6.1. Cigüeñal**

El cigüeñal será el suministrado con el motor o como recambio, y debe mantener en todo momento las características y medidas expresadas en la Ficha de Homologación, no estando permitido ninguna modificación o tratamiento que altere sus características de serie.

Rodamientos cigüeñal:

Los rodamientos de cigüeñal deberán ser en todo momento del tipo 6.205 C4, según características expresadas en la Ficha de Homologación.

Retenes cigüeñal:

Los retenes de cigüeñal serán marca IAME, medidas 20.35.7.

#### **6.2. Biela.**

Bulón pie de biela. Jaula pie de biela. Jaula cabeza de biela.

La biela, y sus componentes, será la suministrada con el motor o como recambio, y debe mantener en todo momento las características y medidas expresadas en la Ficha de Homologación, no estando permitido ninguna modificación o tratamiento que altere sus características de serie.

#### **6.3. Cáster**

Los cásters serán los suministrados con el motor o como recambio, respetando en todo momento, lo expresado en este Reglamento Técnico y en la Ficha de Homologación. Piezas de serie, excepto lo indicado en Artículo 6.4. Conductos de admisión cáster.

#### **6.4. Conductos admisión cáster**

Los conductos de admisión del cáster deben mantener en todo momento la configuración y medidas expresadas en la Ficha de Homologación, no estando permitida ninguna modificación a sus ángulos ni a sus curvas de origen. Los conductos deben ser progresivos sin ninguna modificación que produzca un volumen suplementario, incluyendo escalonados, cavidades o cualquier otro espacio.

Se autoriza el enrasado/encarado de los conductos de admisión del cáster con los del cilindro, sin superar o modificar las medidas indicadas en la Ficha de Homologación.

Se autoriza el afinado de la superficie de los conductos de admisión del cáster, sin superar o modificar las medidas indicadas en la Ficha de Homologación.

#### **6.5.-Cilindro**

1.-Cilindro/Camisa

El cilindro/ camisa, como pieza única, será el suministrado con el motor o suministrado como recambio, respetando en todo momento lo expresado en este Reglamento Técnico y en la Ficha de Homologación.

No esta permitido ningún tipo de tratamiento o modificación que altere las características técnicas de los materiales del cilindro/camisa original.

Se prohíbe toda mecanización de la camisa y/o del pistón que permita admitir mezcla al interior del cilindro cuando el borde del pistón haya cerrado la lumbrera de admisión. Esto incluye (pero no se limita) el decalaje del eje del cigüeñal en relación al eje del

mismo de la forma que sea; mecanizado asimétrico de la cúpula del pistón o de su falda; limado de las aristas del pistón y/o de las lumbreras de la camisa de otra manera que no sea el mecanizado original de las aristas.

Se autoriza el ajuste de los grados de distribución de la camisa, siempre dentro de las medidas y ángulos establecidos en la Ficha de Homologación.

**2.-Cilindrada**

Cilindrada, diámetros mínimo y máximo, según Ficha de Homologación.

**3.-Carrera**

Según valores de Ficha de Homologación.

El pistón y bulón no podrán tener ningún tratamiento o modificación sobre sus características de serie.

Se podrá ajustar la medida de altura de la falda del pistón por medio de la planificación de la parte inferior de la falda del mismo, siempre dentro de las medidas indicadas en la Ficha de Homologación.

**6.6.-Conducto escape**

El conducto de escape debe respetar las características expresadas en la Ficha de Homologación, tanto en lo referente al lado de apoyo de la tobera de escape como en el lado de apoyo de la lumbrera de escape de la camisa. El conducto debe ser progresivo, sin modificaciones que produzcan volúmenes suplementarios, incluyendo escalonados, cavidades o cualquier otro espacio.

Se autoriza el enrasado/encarado del conducto de escape con el transfer de escape de la camisa, siempre que no afecte a más de 2mm de la superficie de la camisa, contando desde el lado de apoyo, de ésta, con el aluminio del cilindro en ese punto y sin superar o modificar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación.

Se autoriza el afinado de la superficie del conducto de escape, sin superar o modificar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación.

**6.7. Angulo apertura escape máximo**

Ficha de Homologación.

**6.8. Ancho transfer escape**

Ficha de Homologación.

**6.9. Configuración transfer escape**

Ficha de Homologación

**6.10.-Conducto de admisión**

El conducto de admisión debe respetar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación, tanto en lo referente al lado de apoyo del carburador al motor, como en el lado de apoyo de la lumbrera de admisión de la camisa. El conducto debe ser progresivo entre ambas medidas, sin ninguna modificación que produzca un volumen suplementario, incluyendo escalonados, cavidades o cualquier otro espacio.

Se autoriza el enrasado/encarado del conducto de admisión del cilindro con el transfer de admisión de la camisa, siempre que no afecte a más de 2 mm de la superficie de la camisa, contando desde el lado de apoyo, de ésta, con el aluminio del cilindro en ese punto y sin superar o modificar las medidas de la Ficha de Homologación.

Se autoriza el afinado de la superficie del conducto de admisión, sin superar o modificar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación.

**6.11.-Angulo admisión**

Ficha de Homologación.

**6.12.-Ancho transfer admisión**

Ficha de Homologación

**6.13.-Configuración transfer admisión**

Ficha de Homologación

**6.14.-Conductos transfers admisión laterales**

Los conductos de admisión laterales, deben respetar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación, tanto en lo referente a lado apoyo sobre el cárter como en el lado de apoyo a las lumbreras laterales de admisión de la camisa. Los conductos deben ser progresivos, sin modificación de los ángulos ni curvas de origen, y sin modificaciones que produzcan volúmenes suplementarios, incluyendo escalonados, cavidades o cualquier otro espacio.

Se autoriza el enrasado/encarado de los conductos de admisión laterales con los transfers de la camisa, siempre que no afecte a más de 2 mm de la superficie de la camisa, contando desde el lado de apoyo, de ésta, con el aluminio del cilindro en ese punto y sin superar o modificar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación.

Se autoriza el afinado de la superficie de los conductos de admisión laterales, sin superar o modificar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación.

**6.15.-Ángulos apertura transfers**

Ficha de Homologación.

**6.16.-Ancho transfers laterales**

Ficha de Homologación.

**6.17.-Configuración transfers laterales**

Ficha de Homologación.

**6.18.-Culata y cámara de combustión**

**1.-Culata**

La culata a utilizar será la suministrada con el motor o suministrada como recambio, respetando en todo momento lo expresado en este Reglamento Técnico y en la Ficha de Homologación.

Exclusivamente se autoriza la planificación del plano de apoyo de la culata al cilindro para el ajuste de la altura total de la culata, sin superar en ningún momento las medidas indicadas en la Ficha de Homologación.

**2.-Volumen cámara combustión**

Volumen mínimo de la cámara de combustión según Ficha de Homologación, medido mediante sistema CIK de inserto de bujía.

En todo momento de la competición este volumen debe ser respetado. Las medidas deben ser tomadas con el motor tal y como haya terminado la carrera.

Está prohibido cualquier dispositivo o artificio que pueda modificar el volumen de la cámara de combustión reglamentado, permitiendo así, disminuir directa o indirectamente este volumen.

### 3.-Medida Squish

El Squish (distancia mínima entre pistón y culata) debe ser en todo punto de 0,80 Mm. Mínimo.

El espesor de la barra de estaño utilizado para medir debe estar comprendido entre 1, 2 y 1,5mm.

Las medidas deben ser tomadas con el motor tal y como haya terminado la carrera.

### 4.-Forma cámara

La forma de la cámara de combustión será mantenida con sus características originales según la Ficha de Homologación, con forma esférica y con el ángulo especificado en Ficha, siendo ambos controlables mediante galga suministrada por el fabricante.

El cuerpo de la bujía (no incluidos los electrodos) que penetra en la culata no debe superar la rosca de la culata ni sobresalir en la propia cámara de combustión.

### 5.-Juntas de culata

No esta permitida la utilización de juntas de culata.

## **6.19 Carburador**

### 1. Marca

El carburador será de la marca Tillotson, según Ficha de Homologación.

### 2. Modelo

El modelo de carburador será modelo HL 352A, con características técnicas descritas en Ficha de Homologación, y sin ninguna modificación sobre sus características de serie.

Se autoriza la incorporación de arandelas en los tornillos de paso para facilitar su regulación, y la modificación o sustitución del tornillo de sujeción de la mariposa, manteniendo las características del eje.

### 3. Difusor máximo

El difusor máximo, según la Ficha de Homologación.

### 4. Dimensiones

Las dimensiones del carburador serán según Ficha de Homologación.

### 5. Separador térmico. / Juntas. Pieza de serie.

El adaptador será según Ficha de Homologación.

El separador térmico será el suministrado con el motor o como recambio, de forma cónica/ cilíndrica sin ninguna modificación de la forma del cono de serie.

El separador debe ir montado entre cilindro y carburador, con sus dos juntas originales, situadas una a cada lado del mismo.

### 6. Distancia de la base del carburador al eje cilindro

La distancia entre la base de apoyo del carburador, y el eje del cilindro, según Ficha de Homologación.

### 7. Orificio presión cárter

El orificio para la toma de presión en el cárter debe tener un diámetro máximo de 3,25 mm., (tolerancia incluida).

El tubo de depresión que une los cárteres del motor con el carburador, es libre, pero sólo debe servir para transmitir los impulsos del motor al carburador, y permitir a éste bombear la gasolina. No está permitida la introducción de ningún artilugio que modifique o filtre estos impulsos.

### 8. Sistema inyección/pulverización

Todo sistema de inyección y/o pulverización de otros productos diferentes al carburante está prohibido.

### 9.- Adaptador del filtro al carburador.

Adaptador suministrado con el motor o como recambio, sin ninguna modificación.

## **6.20.-Silencioso admisión / Tobera de instalación.**

### 1. Silencioso admisión.

El silencioso de admisión será el suministrado con el motor o como recambio y según Ficha de Homologación, sin ninguna modificación de sus elementos ni a su tobera de instalación.

La tobera de unión silencioso / carburador debe ir instalada en su posición original, conservando todas sus características, medidas y funciones originales en todo momento, no estando permitido por tanto ningún corte, doblado, taladrado o cualquier forma de instalación que las altere.

### 2. Diámetro máximo conductos.

El número, diámetro y dimensiones de los conductos de admisión del silencioso será, según Ficha de Homologación.

La utilización de los filtros de malla en los conductos de admisión es opcional.

## **6.20.-Escape**

### 1. Escape.

El escape, será el suministrado con el motor o como recambio, respetando en todo momento lo expresado en la Ficha de Homologación.

### 2.-Terminal escape.

El terminal de escape, será el suministrado con el motor o como recambio, respetando en todo momento lo expresado en la Ficha de Homologación.

### 3.-Tobera de escape. / Juntas.

La tobera de escape deberá mantener en todo momento la configuración y medidas de la pieza de serie sin ninguna modificación.

## **6.21.-Sistema encendido**

### 1. Encendido. Estator. Rotor. Bobina. Piezas de serie.

El encendido y todos sus componentes, suministrados con el motor o como recambio, serán de la marca Selettra con los números de referencia e identificación expresados en la Ficha de Homologación.

### 2. Avance y sistemas de anclaje

Encendido sin avance variable ni ninguna modificación a sus características de serie.

No está permitida ninguna modificación en:

-El chavetero del rotor o cigüeñal.

-Chaveta de unión rotor y cigüeñal.

-Orificios y/o tornillos de sujeción del estator.

El encendido debe estar fijado al motor con todos sus elementos y en los puntos de serie, incluida la chaveta de cigüeñal, sin ninguna modificación que afecte a su puesta a punto original.

### 3. Bujía

Marca. Únicamente están autorizadas sin permitirse modificación alguna, las bujías siguientes:

-Bosch, grado térmico WO8CS y WO6CS.

-NGK, grado térmico BR10EG y BR11EG.

La pipa de la bujía, solo deberá cumplir la función de transmisión de corriente a la bujía, sin ningún sistema que pueda alterar, ampliar o disminuir la misma.

### 4. Dimensiones bujía (rosca x longitud)

Dimensiones de la bujía, 14/125x18,5Mm.

### 5. Interruptor stop

Es obligatoria la instalación de un sistema de parada del motor, accionable desde el puesto de conducción.

## 6.22.-Embrague

### 1. Embrague. Corona .Disco zapatas. Campana.

Embrague centrífugo en seco, suministrado con el motor o como recambio, manteniendo en todo momento las características y medidas expresadas en la Ficha de Homologación.

### 2. Acoplamiento

El acoplamiento automático del embrague del motor debe ser eficaz y definitivo, antes de las 5.000 r.p.m.

### 3. Protección embrague.

La protección del embrague, suministrada con el motor, que recubre el embrague centrífugo, debe ser mantenida en todo momento. Se permite adaptarla con la finalidad de que no roce con la cadena.

## 6.23.-Transmisión

### 1. Piñón

El piñón de salida será Z10 o Z11 dientes paso mini.

### 2. Corona desarrollo

Libre.

## 6.24.-Sistema arranque

### 1. Arranque. Pieza de serie.

El sistema de arranque, suministrado con el motor, será de tipo eléctrico a bordo, alimentado con batería exclusivamente para el arranque, con sistema de parada, accionables ambos por el piloto a bordo en posición normal de conducción y en todo momento de la competición.

### 2.-Batería

La batería será del tipo seco.

La batería no podrá tener ninguna otra función que la de alimentación para el arranque.

## 6.25. Chasis.

Los homologados actualmente por la CikFia y los que expiro la homologación en el año 2008.

### 6.25.1. Características generales

• Distancia entre ejes: 900 +/- 5 mm.

• Están prohibidas las llamadas barras estabilizadoras consistentes en tubos amovibles de la estructura del chasis homologado.

• Piezas auxiliares: No están autorizadas las aleaciones compuestas de magnesio u otros metales ligeros. Ejemplo de aleación ligera: el Electrón.

### Eje Delantero

• Se autoriza el uso de excéntricas para la regulación de las cotas del tren delantero.

### Eje Trasero

• Eje trasero: Magnético, macizo de 25 mm de diámetro y con dos rodamientos.

• El eje será marcado para su identificación en las verificaciones previas, y no se podrá sustituir o cambiar durante el desarrollo de las pruebas salvo autorización expresa del Colegio de CC. DD.

### Anchos de vía

• Ancho de vía: máximo 1.200 mm.

### Carrocería

• La carrocería deberá estar de acuerdo al artículo 2.8. del Reglamento Técnico Nacional y al Dibujo Técnico nº 2, debiendo respetar en todo momento el objetivo de seguridad reflejado en este artículo, sin presentar cortes o modificaciones que alteren su capacidad de absorción de impactos y manteniéndose en todo momento dentro del cuadrilátero delimitado por el exterior de los neumáticos traseros y delanteros. Dibujo Técnico nº 2.

• Para la instalación del motor, se autoriza el modelado (no recorte) del ponton, exclusivamente en la zona del motor, con el único objetivo de facilitar su ubicación y montaje.

• Es obligatoria la utilización de una protección de ruedas traseras realizada en material plástico.

En ningún momento esta protección podrá superar el ancho de la vía trasera.

### Freno

• Libre. Mecánico o hidráulico, homologado en su ficha de homologación de chasis.

• Disco de freno macizo, no ventilado.

• El control del freno (la unión entre el pedal y la pinza o bomba) debe ser doblado. (Si se usa un cable, deberá tener un diámetro mínimo de 1,8 mm y ser bloqueado con un aprieta cables de tipo arandela).

• Los frenos hidráulicos deberán utilizar canalizaciones de líquido de frenos del tipo blindado metálico.

### Deposito combustible

• Capacidad máxima 5 l.

- Se recomienda montar un kit de depósito de combustible de desmontaje rápido.

#### **Llantas y neumáticos**

- Llantas: Las llantas pueden ser de dos partes de acero embutido o monobloc fundidas en aluminio.
- El ancho máximo de la rueda delantera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 115 mm. y un mínimo de 105 mm.
- El ancho máximo de la rueda trasera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 150 mm. y un mínimo de 140 mm.
- Neumáticos: Los únicos autorizados para todo el Campeonato serán los indicados en el Reglamento Técnico de la categoría según art. 32.
- No está permitida la utilización de separadores o inserciones entre el neumático y el borde de apoyo de la llanta.

#### **ARTÍCULO 7- CAMPEONATO DE ANDALUCÍA CATEGORÍA CADETE REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO**

NORMATIVA R.F.E. de A. / CIK

#### **ARTÍCULO 8- CAMPEONATO DE ANDALUCÍA CATEGORÍA JUNIOR REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO**

Serán admitidos a participar en esta categoría los participantes que cumplan con los siguientes reglamentos técnicos:

- KF3 NORMATIVA R.F.E. de A. / CIK
- X30 JUNIOR
- ROTAX JUNIOR

#### **ARTÍCULO 9- CAMPEONATO DE ANDALUCÍA CATEGORÍA SENIOR REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO**

Serán admitidos a participar en esta categoría los participantes que cumplan con los siguientes reglamentos técnicos:

- X30 SENIOR
- ROTAX SENIOR