

NORMA SUPPLEMENTARE N.S. 12

Edizione **2014**

NSK 5

REGOLAMENTO TECNICO NAZIONALE KARTING (Attività di base)

CAPITOLO I

Premessa

Il presente regolamento si riferisce ai gruppi ed alle classi dell'attività di base (gare non titolate).
I regolamenti tecnici dei Campionati Regionali, delle coppe di Zona, del Trofeo Nazionale Prodriver e dei Campionati Italiani Karting sono pubblicati all'interno dei regolamenti dei predetti campionati.

Art. 1 – GRUPPI E CLASSI **CATEGORIE** - VALIDITA'

1.1 – Gruppi e Classi **e categorie** internazionali (validità: quella stabilita dalla CIK)

GRUPPO	CLASSE
I	125 cc. KF1
	125 cc. KZ1 (1)
	250 cc. SUPERKART (1)
II	125 cc. KZ2 (1)
	125 cc. KF2
	125 cc. KF3
	125 cc. KF4

I **Gruppi** e le Classi **categorie** internazionali devono essere conformi al regolamento tecnico internazionale.

1.2 – Gruppi, classi nazionali, età, pesi minimi

Età conduttori	Gruppo	Classe	Peso min. (Kg.)
8 – 9 anni	ESORDIENTI	60 Baby (2005-2009)	95
		60 Baby (2010-2014)	95
		TdM Championkart Rookie	100
		Rotax FR 125 Micro	105
9 - 12 anni	CADETTI	60 Mini (2010-2014)	110
		60 Mini (2005-2009)	105
		TdM Championkart Mini Academy	105
		60 WTP (2004)	105
		TdM Mini ROK	105
		TdM 60 Easy Kart	100
		TdM Rotax FR 125 Mini	115
12 – 15 anni	JUNIOR	KF3 Naz.	145
		TdM IAME X30 Junior	145
		TdM Junior ROK	145
		TdM Rotax FR 125 Junior	145
		TdM 100 Easy Kart	140
		TdM Championkart Academy	145

>14 e 6 mesi	SENIOR	TdM Rotax FR 125 Max	153
		KF2 Naz.	158
		TdM IAME X30 Senior	158
		TdM ROK	153
		TdM 125 Master Easy Kart	150
		TdM FIM Open	163
		TdM KGP Direct Driver	155
		TdM Go Kart TV	165
>14 e 6 mesi	125 Gear Shift (cambio)	125 KZ2 Naz.	180
		TdM Shifter ROK	175
		TdM Championkart Six Speed	170
		TdM KGP Shifter	170
>14 e 6 mesi	SUPER TAG	TdM KGP Direct Drive	160
		TdM Championkart Senior	160
		TdM Super ROK	165
		TdM Rotax FR 125 DD2	165
		TdM IAME X30 Master	160
		TdM Thunder	160
>14 e 6 mesi	CLUB	125 CLUB	180
>17 e <= 35	PRODRIVER UNDER	125 PRODRIVER Under	175
> 35 anni	PRODRIVER OVER	125 PRODRIVER Over	175

ACI CSAI si riserva di modificare i pesi minimi riportati in tabella anche in corso d'anno.

CLASSI	CATEGORIE		
60 cc.	Baby kart (3)	Mini Kart	Formula-60 ACI-CSAI (3)
100 cc.		PRODRIVER	
125 c.c. (1)	KF2—KF3—KF4		
125 cc. (2)	KZ2 Nazionale	PRODRIVER	
Trofei di Marca			
-MTL			

(1) senza cambio di velocità;

(2) con cambio di velocità.

(3) Attività non agonistica sino al compimento dell'8° anno di età.

Le classi e categorie nazionali sono istituite da ACI CSAI e devono essere conformi alle prescrizioni contenute nei successivi capitoli 2° e 3°.

Art. 2 - MODIFICHE E/O AGGIORNAMENTI

ACI CSAI si riserva di apportare al presente regolamento ed a quello delle singole classi e categorie, le modifiche e/o aggiornamenti che riterrà necessari.

Art. 3 - VIOLAZIONI DELLE NORME

In caso di violazione delle norme di cui agli articoli seguenti ed in relazione alla loro gravità, i Commissari Sportivi segnaleranno gli addebiti alla Procura Federale.

CAPITOLO II

Norme generali

Chiunque operi nell'ambito dell'attività Karting è sotto la vigilanza dell'Autorità Sportiva Nazionale; tale vigilanza si attua attraverso il tesseramento sportivo, l'omologazione nazionale e internazionale e la registrazione del materiale (diverso dai motori, dai telai, dai pneumatici e da altro materiale) comunque impiegato nelle competizioni.

Salvo diverse prescrizioni dettate dai regolamenti delle singole classi e categorie, sono comuni a tutte le norme di cui agli articoli seguenti.

I motori, i telai ed i pneumatici si intendono di produzione nazionale quando i seguenti particolari sono costruiti e/o lavorati quali prodotti finiti in Italia per tutta la durata dell'omologazione:

- motore: basamento, cilindro, testa, canna, albero motore, ~~nelle categorie con il cambio di velocità~~, cambio e frizione;
- telaio: scocca, cerchi, impianto frenante, assale posteriore;
- pneumatici: lavorazione del prodotto finito.

La fonte nazionale dei predetti particolari e/o la loro lavorazione deve poter essere dimostrata dal Costruttore interessato ad ACI CSAI in qualsiasi momento.

Tabella n 5 caratteristiche tecniche della CALAMITA da utilizzare, per verificare i particolari che devono essere costruiti in materiale magnetico.

Art. 4 - OMOLOGAZIONI

I telai, i motori, i pneumatici, i carburatori, le carenature, impianto freno, la protezione ruote posteriori, i silenziatori di aspirazione e scarico, le accensioni, ecc. devono essere omologati o registrati da ACI CSAI e/o dalla CIK-FIA, come indicato nei regolamenti delle varie classi ~~e categorie~~.

Il materiale omologato deve essere conforme alla rispettiva scheda di omologazione, che è da considerare parte integrante del presente Regolamento Tecnico Nazionale.

Per il materiale registrato ~~da ACI CSAI~~ devono essere depositati in CSAI i disegni quotati.

Non è consentito sostituire le parti componenti il motore con altre ~~non originali di fabbrica e/o~~ non conformi ai disegni e alle foto della scheda di omologazione. Qualsiasi elaborazione deve consentire l'identificazione del pezzo di origine.

Non è consentita l'asportazione dei marchi originali di fabbrica, se esistenti.

L'apporto di materiale agli elementi oggetto di un'omologazione nazionale pronunciata da ACI CSAI limitatamente ai motori, ai carburatori ed ai freni è vietato.

Le caratteristiche originali, strutturali, di concezione del motore, forme e figure esteriori, non possono essere modificate o alterate.

Il motore oggetto di omologazione o registrazione dall'ACI-CSAI dovrà essere depositato debitamente piombato dopo l'ispezione presso il deposito della ACI-CSAI, per eventuali comparazioni.

4.1 - Richiesta di omologazione

Le omologazioni nazionali (e le relative estensioni) e le registrazioni devono essere richieste presentando le relative domande nei modi e nei termini comunicati da ACI CSAI e versando le tasse seguenti:

Materiale	TASSA D'OMOLOGAZIONE	Tassa di registrazione
Motore	Euro 3.500,00	
Telaio	Euro 2.000,00	
Freni	Euro 1.500,00	
Carenature	Euro 2.000,00	
Accensione	Euro 2.000,00	
Silenziatore Aspiraz.	Euro 1.500,00	
Silenziatore Scarico	Euro 1.500,00	
Protez. Ruote Posteriori	Euro 1.500,00	
Altro materiale	Euro 1.000,00	Euro 1.000,00

~~Quando non escluso dai regolamenti delle gare titolate~~, il materiale omologato può essere impiegato anche nell'anno successivo alla scadenza, purché compatibile con i nuovi regolamenti.

Le registrazioni e le omologazioni internazionali (e le relative estensioni) devono essere richieste presentando le relative domande nei modi e nei termini comunicati dalla CIK/FIA o dall'ACI-CSAI e versando le tasse che saranno di volta in volta comunicate.

Le spese pertinenti le ispezioni di omologazione, sia nazionali che internazionali, si intendono a completo carico del richiedente l'omologazione medesima.

4.2 - Minimi di produzione

Per le omologazioni nazionali sono richiesti i seguenti minimi di produzione, da accertare in sede di ispezione:

Materiale	Q.tà minima	Materiale	Q.tà minima
Motore	100 50	Pneumatici	500
Telaio	50	Carburatori	100 50
Freni	100 50	Silenziatori di aspir.	100
Carenature	100 set	Silenziatori di scarico	100
Accensione	100	Protezione delle ruote post.	100

Art. 5 - DISPOSIZIONI COMUNI A TUTTE LE CLASSI E CATEGORIE

5.1 - Telai

a) Salvo diverse disposizioni contenute nei regolamenti tecnici di classe, sono ammessi i telai con omologazione CIK-FIA e ACI-CSAI.

b) I tubi del telaio devono essere in materiale magnetico, conformi alle disposizioni CIK-FIA e ACI CSAI in materia; il loro diametro deve essere quello dichiarato sulla scheda di omologazione.

Il controllo per verificarne la loro magneticità deve essere effettuato con una calamita le cui caratteristiche sono riportate nella tabella n. 5 in calce al presente regolamento.

E' vietato l'uso di leghe leggere e di materiali compositi.

c) misura massima della carreggiata *'fuori tutto'* in **ogni** condizione gara

- 60 cc. Baby, 60 cc. Mini, Formula 60 ACI-CSAI: mm. 1.100
- tutte le altre classi: mm. 1.400

5.2 - Assale posteriore

Deve essere monopezzo (pieno o forato) in materiale magnetico. Il controllo per verificarne la loro magneticità deve essere effettuato con una calamita le cui caratteristiche sono riportate nella tabella n. 5 in calce al presente regolamento. L'utilizzo di materiali compositi, esotici e nobili è vietato.

Sono esclusi qualsiasi tipo di giunto o snodo e qualsiasi aggiunta di materiale o modifica che alteri il concetto di monopezzo dell'assale.

L'assale deve avere un diametro esterno massimo di mm. 50 ed uno spessore minimo, in tutti i punti, di mm. 1,9.

Lo spessore minimo dell'assale in tutti i punti (con eccezione dell'alloggiamento delle chiavette), in rapporto al diametro esterno deve rispettare la seguente tabella di equivalenza:

Diametro est. max (mm.)	Spessore min. (mm.)	Diametro est. max (mm.)	Spessore min. (mm.)
50	1.9	37	3.4
49	2.0	36	3.6
48	2.0	35	3.8
47	2.1	34	4.0
46	2.2	33	4.2
45	2.3	32	4.4
44	2.4	31	4.7
43	2.5	30	4.9
42	2.6	29	5.2
41	2.8	28	Plein
40	2.9	27	Plein
39	3.1	26	Plein
38	3.2	25	Plein

In tutte le classi, con esclusione delle classi 60 cc. Mini, Baby e Formula 60 ACI CSAI è consentito il montaggio, nel lato corona dell'assale, di una boccola forata di irrigidimento anche di materiale non magnetico, con esclusione dei materiali esotici e nobili, della lunghezza massima di cm. 12 cm.

E' consentito altresì il montaggio all'interno dell'assale, in prossimità dell'alloggiamento dei mozzi, di una boccola forata di lunghezza compresa tra mm. 30 e 60, anche di materiale non magnetico, con esclusione dei materiali esotici e nobili.

5.3 - Fuselli anteriori

Con attacco ad inclinazione libera e di materiale magnetico. Il controllo per verificarne la loro magneticità deve essere effettuato con una calamita le cui caratteristiche sono riportate nella tabella n. 5 in calce al presente regolamento

5.4 - Pianale

E' obbligatorio. Deve essere in materiale rigido e deve coprire tutta la distanza tra il tubo anteriore al sedile e il tubo frontale del telaio.

Se è forato, i fori non devono avere un diametro superiore a mm. 10.

E' vietato l'uso del titanio.

5.5 - Sospensioni

E' vietato qualsiasi dispositivo di sospensione sia elastica che articolata.

5.6 - Cerchi e ruote

- a) I cerchi devono avere un diametro massimo di 5"
- b) la larghezza delle ruote può essere controllata in ogni momento della competizione; la dima deve passare liberamente fino all'appoggio del lato interno superiore della dima stessa sul pneumatico.
- c) La dima può essere introdotta in almeno tre punti diversi della circonferenza della ruota per evitare rilevamenti negativi in corrispondenza di deformazioni localizzate;
- d) il fissaggio delle ruote deve comportare un sistema di sicurezza (dadi con coppiglia, autobloccanti, ecc.);
- e) non sono ammessi distanziali né inserti tra il pneumatico e i bordi del cerchio e tra due semicerchi.

5.7 - Direzione

Deve essere comandata mediante volante. Piantone in materiale magnetico e tiranti rigidi. Il controllo per verificarne la loro magneticità deve essere effettuato con una calamita le cui caratteristiche sono riportate nella tabella n. 5 in calce al presente regolamento.

Il volante deve essere di forma circolare chiusa. La parte del volante, posta al di sopra dei 2/3 della sua circonferenza, può essere piatta.

E' vietato qualsiasi comando flessibile a cavo o a catena.

Tutti gli elementi della direzione devono avere un sistema di fissaggio di sicurezza (dadi con coppiglia o autobloccanti).

5.8 - Trasmissione e cambio

a) Trasmissione

Diretta, tra motore e assale posteriore, mediante catena chiusa.

E' vietato ogni tipo e/o sistema di differenziale.

Non è consentita la lubrificazione della catena durante l'uso in gara.

E' obbligatorio il montaggio di un paracatena che deve avere forma tale da ricoprire integralmente la catena, il pignone e la corona sino a raggiungere la linea dell'asse della corona stessa.

Il paracatena deve inoltre proteggere lateralmente per evitare che il conduttore possa introdurre le dita tra il pignone e la catena.

Per le classi con cambio di velocità, il paracatena dovrà essere una bandella plastica di larghezza minima 15mm, fissata con staffette al di sopra la catena stessa.

Non è consentito il montaggio di dispositivi supplementari che alterino la flessibilità originaria dell'assale o che non abbiano altro scopo che quello di supporto alla corona. Tuttavia, il diametro di tale supporto, in qualsiasi modo esso sia strutturato, deve essere inferiore di almeno cm. 6 a quello della corona.

b) Cambio

In tutte le ~~classi categorie~~ con cambio di velocità, il comando dell'inserimento delle marce deve essere manuale e meccanico. E' vietato qualsiasi dispositivo (Elettrico, elettronico, ecc.) **di servo assistenza asservimento** per l'inserimento delle marce.

5.9 - Pedali

Qualunque sia la loro posizione, non devono oltrepassare il paraurti anteriore; il pedale dell'acceleratore deve essere obbligatoriamente munito di molla di richiamo. **E' vietato il fissaggio dei pedali sul pianale.**

5.10 - Sedile

Di forma atta a trattenere il conduttore durante qualsiasi manovra di guida.

Al fine di evitare ogni scivolamento verso la parte anteriore, o lateralmente all'atto della frenata, in tutte le classi (tranne le 60 cc. Mini, Baby e Formula 60 ACI-CSAI) il sedile deve prevedere un rinforzo metallico o plastico in tutti i punti di ancoraggio. Questi rinforzi devono avere uno spessore minimo di mm. 1,5 con una superficie minima cm² 13 o un diametro minimo di mm. 40. Tutti i supporti devono essere imbullonati o saldati ad ogni estremità. Altre tipologie di foratura del sedile, in particolare lateralmente, superiore ad un Ø di mm. 10 non è consentito

5.11 – Serbatoio

Il serbatoio (uno) deve essere in materiale plastico e, con eccezione delle classi 60 cc, deve avere una capacità di almeno 8 litri e deve rifornire l'impianto di alimentazione mediante la normale pressione atmosferica.

L'attacco del serbatoio al telaio ne deve garantire la stabilità durante la competizione.

Le tubature di raccordo devono essere di materiale flessibile.

Il serbatoio non deve costituire alcun accenno di carrozzeria.

Il serbatoio deve contenere solo il carburante.

5.11.1 – Alimentazione carburante tra serbatoio e carburatore.

Classi 60 cc. Mini, Baby e Formula 60 ACI-CSAI.

Tutti i sistemi meccanici, manuali, elettronici, ecc. sono vietati. Il solo sistema per l'alimentazione è la pressione atmosferica normale, ciò significa che è possibile utilizzare una pompetta di alimentazione tra serbatoio e carburatore.

Pompa di alimentazione carburante: pneumatica, marca Dell'Orto, cod. P34PB2. La pompa di alimentazione deve essere strettamente originale.

E' vietato l'utilizzo di qualsiasi sistema meccanico e non, agente sulla pressione interna del serbatoio.

Tra serbatoio, pompetta e carburatore è consentito montare un solo filtro carburante.

Per la descrizione del sistema di alimentazione ved. Tabella n. 6 in calce al presente regolamento

5.12 - Sicurezza

Oltre a quelle di cui ai paragrafi precedenti, nelle gare nazionali sono obbligatorie le seguenti ulteriori prescrizioni.

a) per evitarne la perdita, le pastiglie dei freni devono essere ancorate con un fermo di sicurezza oppure con un filo passante fra i perni di fissaggio;

b) nei freni a comando meccanico, il filo di comando deve essere realizzato con doppio filo di acciaio (due guaine distinte) o con tirante di acciaio più filo guida e deve essere fissato con almeno due morsetti ogni capocorda.

Il diametro minimo dei fili di comando dei freni deve essere almeno di mm. 1,8.

Per i telai con omologazione CIK-FIA a partire dal periodo di omologazione 2003-2008 è obbligatorio l'utilizzo di un impianto frenante omologato.

c) pedali: devono essere montati sui tubi principali del telaio;

d) sistema sterzante: per evitare lo sfilamento della testina a snodo dei tiranti dello sterzo, sulla stessa deve essere montata una rosetta di diametro superiore alla testina stessa **con possibilità di forare il pianale in corrispondenza del fissaggio del piantone sul telaio. Ø del foro mm. 35 max.**

e) per evitare la fuoriuscita del pneumatico dal cerchio, obbligo di almeno 3 viti di 'antistallonamento' (sia per cerchi slick che rain).

5.13 - Limiti di rumorosità: ~~Per quanto riguarda la KF e KZ e 60cc. Minikart, Baby kart, Formula 60 ACI CSAI e Prodriver, il limite è 100 DECIBEL.~~

~~In tutte le gare nazionali che si svolgono in Italia, i kart delle classi e categorie (esclusa la Mini Baby Formula 60 ACI CSAI KF4 KF2 KF1), devono essere muniti di un silenziatore di scarico, che garantisca il rispetto del limite massimo di rumorosità di 100 dB (senza alcuna tolleranza) misurati con la seguente metodologia:~~

~~– kart fermo, su cavalletto, suolo asciutto, superficie rigida;~~

~~– motore in funzione a 7500 giri/min.;~~

~~– fonometro posizionato sul lato dello scarico, all'altezza dello stesso e a una distanza di un metro rispetto alla sua parte terminale e con un angolo di 45° rispetto all'asse del tubo di scarico;~~

~~I silenziatori di scarico dove previste per le categorie NAZIONALI, con esclusione per le cat. KF Naz., Minikart, Baby kart, Formula 60 ACI CSAI, Monomarca e TAG, quindi solo per la KZ2 Naz. e Prodriver, devono essere omologati dalla CSAI con validità triennale. La scheda di omologazione deve riportare il disegno tecnico, il numero di omologazione e l'anno di scadenza. Tutte le parti smontabili del silenziatore devono riportare il marchio del Costruttore.~~

~~Nella domanda di omologazione, il Costruttore deve indicare il prezzo di vendita al pubblico (IVA compresa) da mantenere inalterato per tutto il periodo dell'omologazione. Per ottenere l'omologazione, i silenziatori devono essere sottoposti a un test nel corso del quale, con la procedura indicata precedentemente.~~

~~Le procedure per le domande di omologazione sono le seguenti:~~

~~– le domande possono essere presentate entro il 30 Novembre e la validità dell'omologazione decorrerà dal 1° gennaio dell'anno successivo;~~

~~– i Costruttori hanno la facoltà di chiedere UNA (1) Estensione di omologazione, dopo i primi sei mesi successivi alla data dell'entrata in vigore dell'omologazione, la presentazione della domanda di Estensione deve essere presentata entro il 30 Novembre, la validità decorrerà dal 1° Gennaio dell'anno successivo.~~

~~Nella costruzione del silenziatore di SCARICO non è ammesso l'uso del Titanio e sue Leghe~~

~~Il superamento del limite di rumorosità di 100 dB (senza tolleranza) comporterà l'esclusione dalla classifica e/o dalla gara con decisione dei Commissari Sportivi.~~

~~I Gestori delle Piste possono imporre, per l'attività di noleggio, limiti più restrittivi.~~

5.13 – Silenzianti

a) Silenziatore di scarico

in tutte le classi, con eccezione della 60 cc. Mini, Baby, Formula 60 ACI CSAI e di quelle provenienti dai Trofei di Marca per le quali in fatto di silenziatori si applica il regolamento tecnico originario, è obbligatorio il montaggio di un silenziatore allo scarico omologato CIK-FIA o ACI CSAI

~~L'uscita dello scarico e~~ **L'uscita dello scarico del silenziatore deve essere rivolta verso il basso.**

~~– essere posizionata dietro al conduttore in normale assetto di guida;~~

~~– avere un'altezza non superiore a 45 cm. da terra;~~

Il terminale del silenziatore deve essere contenuto nell'angolo formato tra il paraurti e il lato esterno della ruota posteriore.

Per tutte le classi 100 cc e per quelle con cambio di velocità di cui al precedente art. 1.2, con eccezione di quelle provenienti dai Trofei di Marca per le quali in fatto di silenziatori si applica il regolamento tecnico originario, è obbligatorio l'utilizzo di un silenziatore di scarico omologato ACI CSAI secondo le specifiche...

Per il 2014 sono ammessi, per l'attività nazionale, i seguenti silenziatori di scarico:

Elenco dei silenziatori di scarico ammessi nel 2014 per l'attività nazionale

N. Omol.	Decorrenza	Marca	Tipo	Classe	Scadenza
1041699/13	01/01/11	EL. TO. Racing	ELTO 125 KS	(1)125cc	31/12/2013 (3)
1041697/13	01/01/11	EL. TO. Racing	ELTO 125 SS	(1)125cc	31/12/2013 (3)
1041673/13	01/01/11	MC Racing srl	MC Racing	(1)125cc	31/12/2013 (3)
1041685/13	01/01/11	EL. TO. Racing	100 R	(2)100cc	31/12/2013 (3)
1041653/13	01/01/11	EL. TO. Racing	KZ 125 AR	(1)125cc	31/12/2013 (3)

(1) 125 cc. con cambio di velocità

(2) 100 cc. senza cambio di velocità

(3) Può essere utilizzato fino al 31/12/2014

b) Silenziatore di aspirazione: in tutte le classi, è obbligatorio il montaggio di un silenziatore all'aspirazione:

- omologato ACI CSAI per le classi 60 Mini e Baby (2010 – 2014);
- omologato CIK-FIA per le classi KF Cadetti, KF3 e KF2, KZ2, Prodriver e Club;
- conforme al relativo regolamento tecnico approvato da ACI CSAI per le classi dei Trofei di Marca.

5.14 - Carenature

In tutte le classi, con eccezione della 60 cc. Mini, Baby, Formula 60 ACI CSAI sono ammesse soltanto carenature conformi al Regolamento Tecnico Internazionale.

In tutte le classi la superficie esterna delle carenature laterali deve coincidere con il piano passante per le superfici esterne delle ruote anteriori e posteriori con pneumatici slick gonfiati a pressione d'uso (ved. Disegno n. 1 all'art. 5.15)

5.15 – Protezione delle ruote posteriori

In tutte le classi, con eccezione della 60 cc. Mini, Baby, Formula 60 ACI CSAI, è obbligatorio l'utilizzo della protezione delle ruote posteriori conformi al Regolamento Tecnico Internazionale.

Classi 60 cc. Mini e Baby quelle omologate dalla CSAI 01/01/2010 – 31/12/2014.

Formula 60 ACI-CSAI: quelle previsto dalla scheda tecnica del kart.

In particolare:

- con eccezione della 60 cc. Mini, Baby, Formula 60 ACI CSAI, devono essere omologate dalla CIK-FIA dopo avere soddisfatto i relativi test di omologazione;
- per il montaggio della protezione posteriore non è permesso di modificare il telaio in rapporto alla propria scheda di omologazione;
- le protezioni posteriori devono essere in plastica, ~~di tipo monoblocco~~ e non devono rappresentare pericolo per la sicurezza. La struttura deve essere inoltre in plastica colata senza guarnizione di schiuma e lo spessore della parete deve essere costante affinché la sua resistenza sia uniforme;

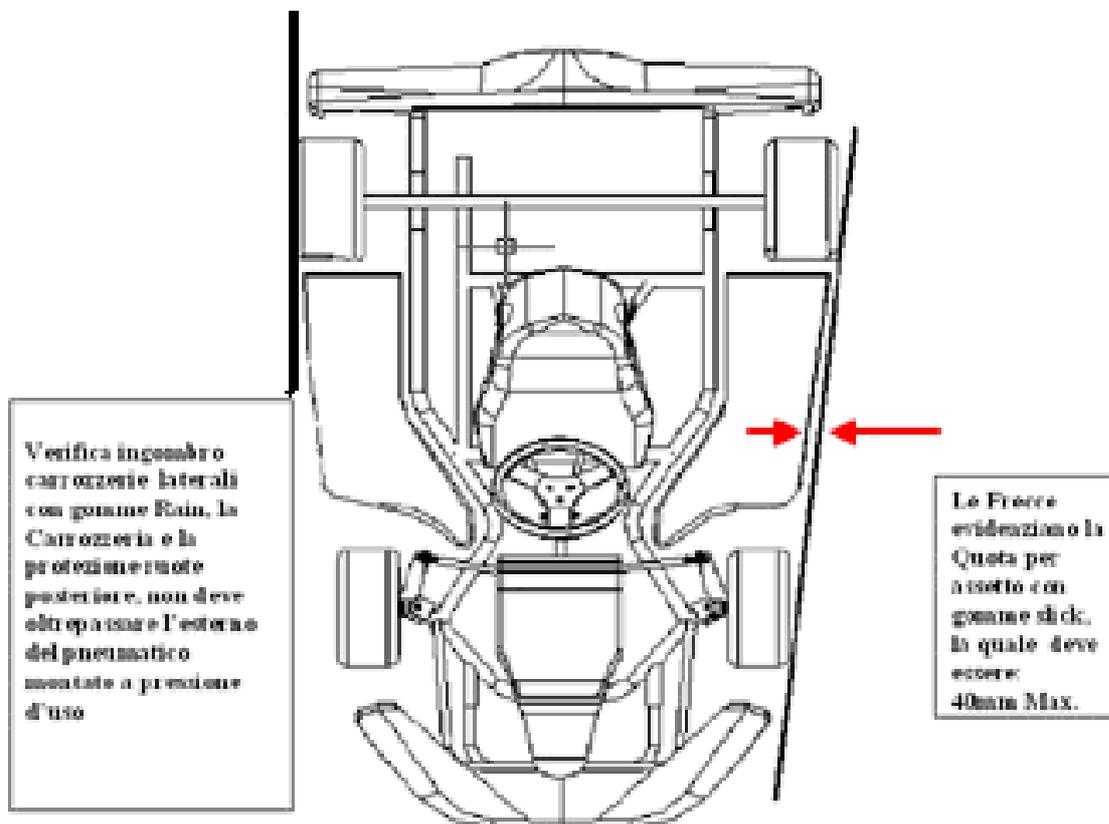
- deve essere in tutti i momenti **situata montata** al di sotto il piano passante per l'altezza delle ruote posteriori;
- le superfici della protezione devono essere uniformi e lisce; la protezione posteriore non deve presentare buchi o tagli oltre a quelli necessari al suo fissaggio e presenti all'epoca dell'omologazione;
- distanza tra la protezione posteriore e la superficie delle ruote posteriori deve essere di min. mm. 15 - max mm. 50
- altezza dal suolo: minimo mm. 25 massimo mm. 60;
- l'insieme della protezione posteriore deve essere fissata ai tubi principali del telaio mediante i supporti omologati con la protezione ruote posteriori.
- la protezione posteriore deve essere montata su tutti i telai. **omologati**

L'utilizzazione di una protezione delle ruote posteriori integrale omologata CIK-FIA rende facoltativa il montaggio della barra anti-intrusione e della barra superiore.

In ogni condizione, la protezione ruote posteriori e le carenature laterali, non devono mai oltrepassare il piano esterno delle ruote posteriori. (ved. Disegno n. 1)

Disegno n. 1

Disegno 1



5.16 - Pneumatici

In ogni Gruppo e Classe ~~e categoria~~ di cui al precedente art. 1.2, fatta eccezione per i Trofei di Marca approvati dalla ACI CSAI e per i quali si rimanda ai rispettivi regolamenti tecnici, la marca ed il tipo ~~e il prezzo~~ degli pneumatici assegnati da ACI CSAI sono quelli risultanti a seguito della gara d'appalto, di seguito indicati.

Classe o Gruppo	Omologazione CIK/FIA 2014-2016	Costruttore	Descrizione Pneumatico	Dimensioni		Durezza IRHD (2)	
				Anteriore (1)	Posteriori (1)		
						Campionato Italiano	Trofeo Nazionale COPPA CSAI Campionato Regionale Gare Nazionali non titolate
60 cc. BABY KART	non prevista	VEGA	Slick "SL9"	10 x 4.00 - 5	11 x 5.00 - 5	non prevista	69
60 cc. MINI KART	non prevista	VEGA	Slick "SL9"	10 x 4.00 - 5	11 x 5.00 - 5	69	69
ESORDIENTI	non prevista	VEGA	Slick "SL9"	10 x 4.00 - 5	11 x 5.00 - 5	non prevista	69
CADETTI	non prevista	VEGA	Slick "SL9"	10 x 4.00 - 5	11 x 5.00 - 5	non prevista	69
60 cc. BABY KART	non prevista	VEGA	Rain "WE"	10 x 4.00 - 5	11 x 5.00 - 5	non prevista	40
60 cc. MINI KART	non prevista	VEGA	Rain "WE"	10 x 4.00 - 5	11 x 5.00 - 5	non prevista	40
ESORDIENTI	SI	VEGA	Rain "WE"	10 x 4.00 - 5	11 x 5.00 - 5	non prevista	40
CADETTI	SI	VEGA	Rain "WE"	10 x 4.00 - 5	11 x 5.00 - 5	non prevista	40

VEGA SpA – Sede Amministrativa e Stabilimento: Via Archimede, 10 – 20147 Saronno – tel. + 39 02 96515901 R.A. – fax +39 02 96451192

Classe o Gruppo	Omologazione CIK/FIA 2014-2016	Costruttore	Descrizione Pneumatico	Dimensioni		Durezza IRHD (2)	
				Anteriore (1)	Posteriori (1)		
						Campionato Italiano	Trofeo Nazionale Coppa CSAI Campionato Regionale Gare nazionali non titolate
KF3 NAZ.	SI	MG Industria e Comercio	MG "HZ" F/Z CIK Option	10 x 4.60 - 5	11 x 7.10 - 5	CIK - OPTION F	CIK - OPTION F
JUNIOR	SI	MG Industria e Comercio	MG "HZ" F/Z CIK Option	10 x 4.60 - 5	11 x 7.10 - 5	non prevista	CIK - OPTION F
KZ2 NAZ.	SI	MG Industria e Comercio	MG "FZ" F/Z CIK Option	10 x 4.60 - 5	11 x 7.10 - 5	CIK - PRIME Z	CIK - PRIME Z
125 GEAR SHIFT	SI	MG Industria e Comercio	MG "FZ" F/Z CIK Option	10 x 4.60 - 5	11 x 7.10 - 5	non prevista	CIK - PRIME Z
SUPER TAG	SI	MG Industria e Comercio	MG "FZ" F/Z CIK Option	10 x 4.60 - 5	11 x 7.10 - 5	non prevista	CIK - OPTION F
PRODRIVER	SI	MG Industria e Comercio	MG "HZ" F/Z CIK Option	10 x 4.60 - 5	11 x 7.10 - 5	non prevista	CIK - OPTION Z
ALTRE CATEGORIE	SI	MG Industria e Comercio	MG "HZ" F/Z CIK Option	10 x 4.60 - 5	11 x 7.10 - 5	non prevista	CIK - OPTION F/Z

MD Motorsport Distribution SA – Administration: DAMSTRAAT 1 – 3600 Genk (Belgium) tel + 32 475272543 – e-mail : info@motorsportdistribution.com

Classe o Gruppo	Omologazione CIK/FIA 2014-2016	Costruttore	Descrizione Pneumatico	Dimensioni		Durezza IRHD (2)	
				Anteriore (1)	Posteriori (1)		
						Campionato Italiano	Trofeo Nazionale Coppa CSAI Campionato Regionale Gare nazionali non titolate
KF3 NAZ.	SI	MG Industria e Comercio	MG "WT" CIK Wet	10 x 4.20 - 5	11 x 6.00 - 5	CIK – WET	CIK – WET
JUNIOR	SI	MG Industria e Comercio	MG "WT" CIK Wet	10 x 4.20 - 5	11 x 6.00 - 5	non prevista	CIK – WET
KZ2 NAZ.	SI	MG Industria e Comercio	MG "WT" CIK Wet	10 x 4.20 - 5	11 x 6.00 - 5	CIK – WET	CIK – WET
125 GEAR SHIFT	SI	MG Industria e Comercio	MG "WT" CIK Wet	10 x 4.20 - 5	11 x 6.00 - 5	non prevista	CIK – WET
SUPER TAG	SI	MG Industria e Comercio	MG "WT" CIK Wet	10 x 4.20 - 5	11 x 6.00 - 5	non prevista	CIK – WET
PRODRIVER	SI	MG Industria e Comercio	MG "WT" CIK Wet	10 x 4.20 - 5	11 x 6.00 - 5	CIK – WET	CIK – WET
ALTRE CATEGORIE	SI	MG Industria e Comercio	MG "WT" CIK Wet	10 x 4.20 - 5	11 x 6.00 - 5	non prevista	CIK – WET

**MD Motorsport Distribution SA – Administration: DAMSTRAAT 1 – 3600 Genk (Belgium) tel + 32 475272543 – e-mail :
info@motorsportdistribution.com**

Classe o Gruppo	Omologazione CIK/FIA 2014-2016	Costruttore	Descrizione Pneumatico	Dimensioni		Durezza IRHD (2)	
				Anteriore (1)	Posteriori (1)		
						Campionato Italiano	Trofeo Nazionale Coppa CSAI Campionato Regionale Gare nazionali non titolate
KF2 NAZ.	SI	LeCont	LP 11 Prime	10 x 4.50 - 5	11 x 7.10 - 5	CIK – PRIME Z	CIK –PRIME Z
SENIOR	SI	LeCont	LP 11 Prime	10 x 4.50 - 5	11 x 7.10 - 5	Non prevista	CIK –PRIME Z
KF2 NAZ.	SI	LeCont	LH 06 W	10 x 4.20 - 5	11 x 6.00 - 5	CIK – WET	CIK – WET
SENIOR	SI	LeCont	LH 06 W	10 x 4.20 - 5	11 x 6.00 - 5	non prevista	CIK – WET

LeCont Srl – Via Pineta, 8 – 38068 Rovereto (TN) – tel. +39 464 429602 – Fax: +39 464 429056 – e-mail: commerciale@lecont.com

Sui pneumatici *rain* non sono consentite ulteriori scolpiture o ritocchi rispetto alle scolpiture originali.

- a. Il riscaldamento diretto o indiretto dei pneumatici è vietato in qualsiasi momento.
- b. Sono vietati i trattamenti che alterano le caratteristiche e/o le prestazioni dei pneumatici stessi. In caso di violazione delle presenti disposizioni i Commissari Sportivi devono adottare provvedimenti che possono arrivare fino all'esclusione dalla gara.
- c. Sono vietati i pneumatici radiali e quelli parzialmente ricostruiti.
- d. Gli pneumatici possono essere impiegati con o senza camere d'aria.
- e. La conformità degli pneumatici è controllata con il durometro. La procedura di controllo è la seguente:
 - al termine delle prove ufficiali di qualificazione i pneumatici depositati dai piloti in parco chiuso sono controllati con il durometro, in condizioni di accettabile uniformità di temperatura.
 - Per ogni kart deve essere controllato almeno un pneumatico. Lo stesso controllo può essere disposto, con decisione dei Commissari Sportivi, dopo ogni altra fase di gara.
 - Al termine di ognuna di queste operazioni di controllo, i Commissari Tecnici calcolano la media delle misurazioni effettuate, dandone atto nei propri verbali.
 - I pneumatici che presentano valori di durezza diversi dalla media (con una tolleranza quella indicata sulla scheda) sono considerati non conformi.

I pneumatici *rain* devono essere della stessa marca dei pneumatici *slick* che equipaggiano la classe interessata.

5.17 - Massa

La massa minima viene rilevata col kart in ordine di marcia e il conduttore in tenuta di gara a bordo, nelle condizioni in cui viene tagliato il traguardo.

L'eventuale zavorra può essere montata, purché venga fissata solidamente con almeno due viti e relativi dati o fermi di sicurezza (diametro min. 6 mm.). E' vietato fissarla sul pianale.

Non è ammesso usare pallini di piombo come zavorra, sia in contenitori che nella struttura del telaio.

Non è ammesso zavorrare i paraurti e la tenuta di gara (tuta, casco, occhiali, guanti e scarpette).

Al pilota oltre a quanto descritto al paragrafo precedente, non è consentito portare indosso liquidi, pesi e altro materiale durante la manifestazione.

Ogni pista deve disporre, per la taratura della bilancia, di pesi campione da Kg. 25 o da Kg. 20 ciascuno, per una massa complessiva di 100 kg.

Per controllare il peso del kart, i conduttori devono poter disporre della bilancia fino all'ora di inizio delle prove libere ufficiali della prima classe in programma.

Procedura per il controllo della massa complessiva

Le operazioni di pesatura devono osservare la seguente procedura:

1. prima dell'inizio della manifestazione verificare la precisione della bilancia con i pesi campione messi a disposizione dall'Organizzatore (5 da Kg. 20 o 4 da Kg. 25, per una massa complessiva di Kg. 100) redigendo il relativo verbale;
2. effettuare la pesatura del kart in ordine di marcia e conduttore in tenuta di gara a bordo, nelle condizioni in cui viene tagliato il traguardo;
 - a) In caso di massa complessiva non conforme:
 - rimuovere tutto il materiale dalla bilancia e *notificare* lo zero al conduttore;
 - verificare nuovamente la precisione della bilancia (ved. prec. p.1) e *notificarla* al conduttore;
 - redigere il verbale riportando la massa minima riscontrata e la massa complessiva minima di classe;
 - far firmare il verbale esclusivamente al conduttore;
 - apporre la firma dell'Ufficiale di Gara addetto alla bilancia e consegnarlo al Commissario Tecnico Nazionale, se presente e al presidente del Collegio dei Commissari Sportivi. Il materiale oggetto di pesatura non deve essere trattenuto.
 - b) In caso di massa complessiva conforme:
 - autorizzare il pilota ed il meccanico a liberare la bilancia ed a condurre il kart nella zona di parco chiuso fino a nuove disposizioni dei CCSS.

Fino a quando la procedura del controllo della massa totale non è conclusa, non è consentito nessun tipo di assistenza esterna (controllo pressione gomme, ricevere liquidi o altro)

5.18 - Numeri di gara

a) Ogni telaio deve essere equipaggiato di quattro alloggiamenti per applicare il numero di gara (anteriore sul pannello frontale, posteriore sulla protezione ruote posteriori, laterale destro e laterale sinistro sulle carrozzerie laterali).

Il numero dovrà essere delle seguenti dimensioni con carattere 'Arial', altezza minima mm. 150 e larghezza minima mm. 20. Essi dovranno essere di colore nero con fondo giallo.

5.19 - Carburante (benzina e olio per miscela)

Il carburante dovrà avere le caratteristiche indicate nella tabella seguente (benzina e olio per miscela).

Propriétés Property	Unités Units	Minimum Minimum	Maximum Maximum	Méthodes Test Methods
RON		95.0	102.0	ASTM D 2699-86
MON		85.0	90.0	ASTM D 2700-86
Oxygène/Oxygen	%m/m		2.7	
Analyse Élémentaire Elemental Analysis				
Azote/Nitrogen	%m/m		0.2	ASTM D 3228
Benzène/Benzene	%v/v		1.0	EN 238
TVR/RVP	Kpa		90	ASTM D 323
Plomb/Lead	g/l		0.005	ASTM D 3237
Densité/Density (15°C)	kg/m ³	720	780.0	ASTM D 4052
Stabilité à l'Oxydation Oxidation stability	minutes	360		ASTM D 525
Gommes actuelles Existent gum	mg/100ml		5	EN 26246
Soufre/Sulphur	mg/kg		150	EN-ISO/DIS 14596
Distillation				
A/at 70°C	%v/v	10.0	50.0	ISO 3405
A/at 100°C	%v/v	30.0	71.0	ISO 3405
A/at 150°C	%v/v	75.0		ISO 3405
Point Final Final Boiling Point	°C		215.0	ISO 3405
Résidu/Residue	%v/v		2.0	ISO 3405

La conformità della benzina sarà controllata con apparecchiature Digatron DT 15 per comparazione con un campione prelevato dal distributore aperto più vicino alla pista che gli Organizzatori devono indicare, unitamente al tipo di benzina *verde (senza piombo)* prescelto, mediante comunicato affisso nell'Albo Ufficiale di gara.

Con questo controllo i Commissari Tecnici si limitano a verificare, con tolleranza +/- 5, se il campione prelevato dal serbatoio del concorrente rispetta o meno i valori di riferimento del campione prelevato dal distributore. Le specifiche tecniche elencate al primo cpv. del presente articolo non sono quindi prese in considerazione ai fini del controllo per comparazione, ma soltanto nei successivi esami di laboratorio che i Commissari Sportivi hanno sempre la facoltà di disporre.

All'atto delle verifiche sportive ante gara i concorrenti sono obbligati a dichiarare l'olio lubrificante (un solo tipo) utilizzato nella preparazione della miscela.

In gara possono essere usati soltanto gli oli con registrazione (Agrément) CIK-FIA in corso di validità (ved. elenco seguente):

LUBRIFIANTS AGREES PAR LA CIK-FIA POUR 2014
CIK-FIA AGREED LUBRICANTS FOR 2014

Fabricant Manufacturer	Nom Name	Référence Reference
Aimol	Aimol 2T Racekart / 2 Stroke engine oil SAE 50, API TC+	113398/01
Bel-Ray Company Inc.	H1R Racing 100% Synthetic Ester 2T engine oil	113375/01
BRP-Powertrain GmbH & Co KG	XPS Kart Tec 2-Stroke	113340/01
BRP-Powertrain GmbH & Co KG	XPS Kart Tec Full Synthetic 2-Stroke	113340/02
Cogelsa (Global Racing Oil)	Global Racing Oil (GRO) Kart-2	113400/01
Denicol Motor Oils NV	SYN 100 Two Stroke	113372/01
ENI SpA (ENI Schmiertechnik GmbH)	Kart 2T	113399/01
Exced di Carbone Nunzio e F. III snc	Exced RSK Blue Print 2 Stroke Oil	113387/01
Exced di Carbone Nunzio e F. III snc	Exced RSK Evolution 2 Stroke Oil	113387/02
Exced di Carbone Nunzio e F. III snc	Exced RSK M 2 Stroke Oil	113387/03
Fuchs Lubricants (UK) plc	Silkolene Pro KR2 2-Stroke Kart Racing Oil	113355/02
Fuchs Lubricants (UK) plc	Silkolene Pro2 100% Synthetic Racing 2-Stroke Oil	113355/01
HP2 Laboratoire	HP2 Phenix Triboxy-Line 809 HP	113402/01
Igol France	Igol Propuls Competition STS-R	113401/01
Lubricants UK Ltd	Castrol XR77 2T engine oil	113350/02
Lubricants UK Ltd	Castrol K997 2T engine oil	113350/01
Liqui Moly GmbH	Liqui Moly Pro Kart Oil	113366/01
Maroil Srl (Bardahl)	Bardahl KXT-Kart	113404/01
Millers Oil Ltd	Millers Oil Motorsport KR2T 2 Stroke Oil	113185/01
Motul	Motul Kart Grand Prix 2T	113281/02
Pakelo Motor Oil	Pakelo Racing 2TS K Synthetic Lubricant	113395/01
Petromark Automotive Chemicals BV	PM Xeramic Synmax Full Synthetic 2T Kart Racing Oil	113358/02
Petromark Automotive Chemicals BV	PM Xeramic Castor Evolution 2T Kart Racing Oil	113358/01
Petronas Lubricants International	Roklube DTF	113371/01
Putoline Oil / D Racing	Putoline Kart Tech 2 Nano Tech	113380/01
Putoline Oil / D Racing	Putoline Kart 2 Nano Tech	113380/02
Ravensberger Schmierstoffvertrieb GmbH	Ravenol Racing Kart 2T	113360/02
Ravensberger Schmierstoffvertrieb GmbH	Ravenol Racing Castor 2T	113360/01
Rock Oil Company	Rock Oil Castor Kart 100 Semi-Synthetic 2T Oil	113354/01
Rock Oil Company	Rock Oil Synthesis Max Kart Oil 100% Synthetic 2T oil	113354/02
Shell Global Solutions	Shell Advance Racing M	113021/02
Solda' Vladimiro SpA	Wladoil Racing KZT	114014/01
Syneco SpA	Syneco K 111 Corse FIK	113389/02
The Energy & Power Nanotechnology Company	Nanoil LP16 Racing Formula	113364/01
Total Lubs	ELF HTX 976+	113014/14
Total Lubs	ELF HTX 909	113014/13
Valvoline Europe	Valvoline Racing 2T 2-cycle motor oil	113376/01
Vrooam Powersports Lubricants Int. B.V.	Vrooam 100% Synthetic 2T Racing Engine Oil	113282/01
Vrooam Powersports Lubricants Int. B.V.	Vrooam Castor Blend 2T Racing Engine Oil	113282/02
Wako Chemical Co. Ltd	Wako's 2CR	113381/01
Yacco SAS	Yacco KVX RACE 2T	113397/01

Il controllo può avvenire in qualsiasi momento della manifestazione, a discrezione dei Commissari Sportivi. In sede di pre-griglia i Commissari Sportivi, sentiti i Commissari Tecnici, hanno inoltre la facoltà di disporre, a loro discrezione e con spese a carico del concorrente, la sostituzione dell'intero contenuto del serbatoio del kart con miscela costituita da benzina della Compagnia fornitrice prelevata dal distributore aperto più vicino alla pista e olio di marca e percentuale dichiarati dal concorrente.

Ogni rifiuto di controllo o di sostituzione ed ogni non conformità della benzina utilizzata comporterà l'immediata esclusione dalla gara o dall'intera manifestazione. In relazione alla gravità dell'infrazione, i Commissari Sportivi **potranno segnalare i concorrenti e conduttori implicati alla Procura Federale**. ~~inoltre richiedere il deferimento al Giudice Sportivo Karting.~~

Le decisioni dei Commissari Sportivi conseguenti ai controlli effettuati con apparecchiature Digatron sono inappellabili.

I Commissari Sportivi, indipendentemente dai controlli sul campo di gara, potranno disporre esami di laboratorio con le procedure già previste dal regolamento.

Nota:

L'area adibita al controllo della benzina (circa 4 m²):

- deve essere allestita su terreno assorbente (es. sabbia) e in zona lontana dal Paddock, dal parco gomme e dal parco chiuso;
- deve essere interdetta alle persone estranee a quelle addette ai controlli;
- deve essere dotata di almeno due estintori brandeggiabili caricati con gli agenti estinguenti di cui all'art. 17.3 del R.N.K.

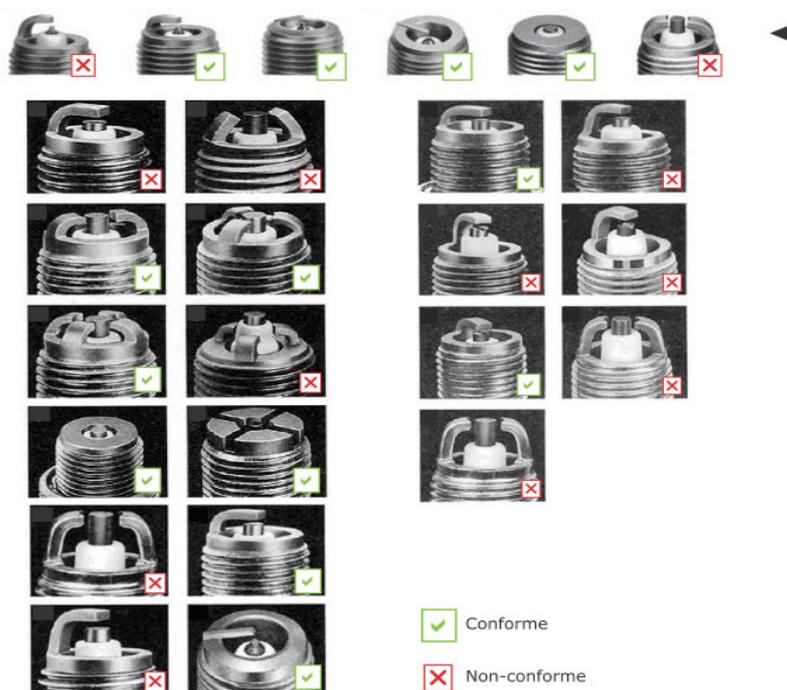
Gli addetti ai controlli devono proteggersi con grembiuli e guanti ignifughi e con mascherine di protezione per le vie respiratorie messi a disposizione dall'Organizzatore.

5.20 - Disposizioni diverse

5.20.1 Candela

In tutte le classi con volume della camera di scoppio vincolato, la candela di accensione utilizzata, salvo diversa indicazione, deve essere di serie e deve rimanere strettamente originale. E' vietata qualsiasi lavorazione.

Il bordo finale della candela serrata sulla testata e l'isolante dell'elettrodo (elettrodo non compreso) non deve oltrepassare la parte superiore della cupola della camera di combustione (ved. esempi nella tabella seguente):



5.20.2 Acquisizione dei dati

Questo sistema, con o senza memoria, può consentire solo la lettura dei seguenti parametri:

- giri motore (per induzione sul cavo della candela; per la KF, dal segnale di tipo quadrato, 12 V per ogni scintilla, proveniente dalla CDI omologata);
- due indicazioni di temperatura;
- la velocità di una ruota;
- un X / Y accelerometro;
- i dati GPS;
- e tempi sul giro.

In KF3, KF2 e KZ2 l'utilizzo di un sensore di temperatura nel collettore di scarico è libero ma senza modificare la marmitta omologata o le dimensioni del collettore di scarico.

Nelle classi 60 cc. Mini, Baby e Formula 60 ACI-CSAI il sensore di temperatura di scarico su collettore e marmitta è vietato.

5.20.3 - Metodo per misurare gli angoli di apertura delle luci di aspirazione e di scarico

Gli angoli di scarico e di aspirazione devono essere rilevati, ove previsto, mediante uno spessimetro da 0,5 mm. di larghezza, con spessore 0,2 mm.

Per le classi 60 cc. Mini e Baby lo spessimetro deve avere una larghezza di mm. 10 ed uno spesso di mm. 0,2.

Al fine di rendere la misurazione più accurata lo spessimetro sarà utilizzato per stabilire l'inizio e la fine della misura.

Lo spessimetro viene introdotto in corrispondenza del profilo di corda di ciascuna luce interna della canna del cilindro e il bordo della parte superiore della fascia elastica del pistone o del pistone stesso.

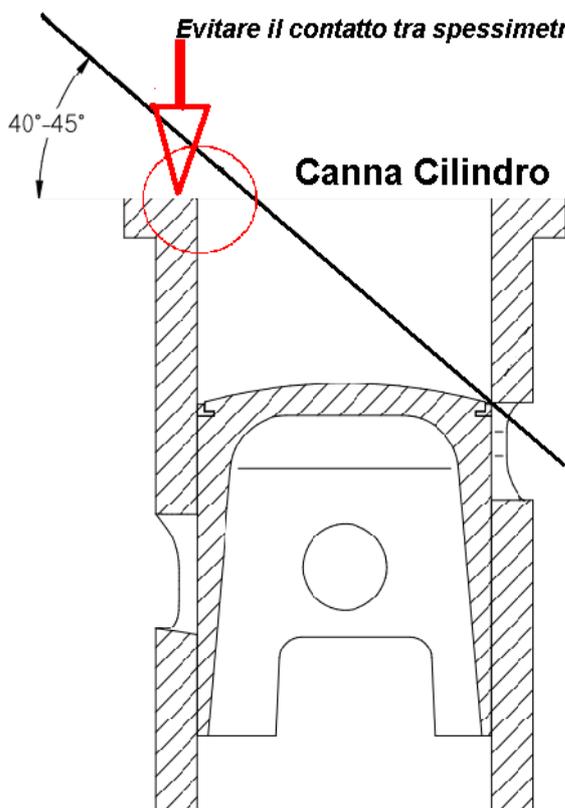
La posizione con cui lo spessimetro *pinzerà* i bordi sarà considerata l'inizio e la fine della misura dell'angolazione più grande possibile.

Questo spessore può essere introdotto in posizione attraverso l'interno del cilindro oppure attraverso il condotto della luce di scarico lato collettore.

Non sarà obbligatoria la sua introduzione ma è importante che la sua posizione abbia un'angolazione di circa 45° (ved. Disegno n.2).

La lettura viene eseguita usando un display digitale con dispositivo di misurazione azionato da un codificatore, oppure con un disco graduato con diametro minimo di mm. 200.

Disegno n. 2



Al fine di rendere la misurazione più accurata, l'ho spessimetro sarà utilizzato per stabilire l'inizio e la fine della misura.

Questo spessimetro viene introdotto in corrispondenza del profilo di corda, di ciascuna luce interna canna cilindro e il bordo della parte superiore della fascia elastica del pistone o del pistone stesso.

La posizione con cui lo spessimetro pinzerà i bordi, sarà considerata l'inizio e la fine della misura dell'angolazione più grande possibile.

Questo spessore può essere introdotto; in posizione attraverso l'interno del cilindro oppure attraverso il condotto della luce di scarico lato collettore. Non sarà obbligatoria la sua introduzione, ma è importante che la sua posizione abbia un'angolazione di circa 45°.

La lettura viene eseguita usando un display digitale con dispositivo di misurazione azionato da un codificatore, oppure con un disco graduato con diametro minimo di 200 mm.

5.20.4 - Sistema di raffreddamento

Un solo circuito di raffreddamento e una sola pompa.

Per la classe KF3 un solo radiatore.

L'utilizzo della banda adesiva sui radiatori è consentita se la stessa ricopre interamente il radiatore, in questo modo è possibile utilizzarla poiché il pilota non ha possibilità di staccarla durante la gara.

Per la regolazione delle temperature sono ammessi dispositivi mobili, regolabili ma non amovibili quando il kart è in marcia. Questi dispositivi non devono presentare elementi di pericolosità.

Sistemi di "by-pass" tipo "calorstat" sono ammessi.

In tutte le **classi e categorie** il radiatore deve rispettare le seguenti misure di ingombro:
Il radiatore deve trovarsi sopra la scocca del telaio, ad un' altezza massima per rapporto al suolo di mm. 500 e deve essere posizionato a max mm. 550 dal centro dell'assale posteriore verso l'anteriore del telaio.

5.20.5 - Accensioni

Omologate ad anticipo fisso. È vietato l'utilizzo di ogni tipo di ritardatore.

- KF1 Nazionale: con omologazione CIK-FIA. Limitatore di giri a max 16000 rpm;
- KF2 Nazionale: con omologazione CIK-FIA. Limitatore di giri a max 15000 rpm;
- KF3 Nazionale: con omologazione CIK-FIA. Limitatore di giri a max 14000 rpm;
- 60cc Minikart: con omologazione CSAI validità decorrente dall'1/1/2010. Limitatore di giri a max 14000 rpm ;
- 60cc Babykart con omologazione CSAI validità decorrente dall'1/1/2010. Limitatore di giri a max 11000 rpm;

- **Formula 60 ACI-CSAI** i dati della classe saranno comunicati in seguito.

Per le altre categorie: accensioni Omologate ad anticipo fisso.

È vietato l'utilizzo di ogni tipo di ritardatore.

In sede di parco chiuso lato partenza i Commissari Sportivi, sentiti i Commissari Tecnici, hanno la **quindi** facoltà di disporre, a loro discrezione, la sostituzione dell'accensione con quella fornita agli organizzatori dai costruttori interessati.

L'accensione di proprietà del concorrente sarà restituita al termine di ciascuna fase di gara.

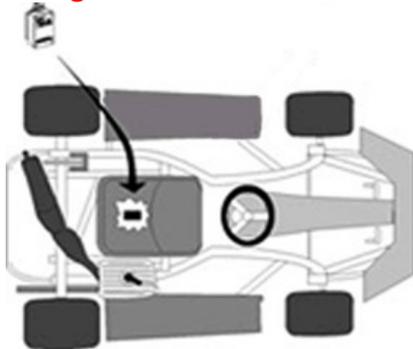
Ogni rifiuto di sostituzione dell'accensione da parte dei concorrenti interessati comporterà l'immediata esclusione dalla gara o dall'intera manifestazione. In relazione alla gravità dell'infrazione, ~~i Commissari Sportivi potranno inoltre richiedere il deferimento al Giudice Sportivo Karting.~~

i Commissari Sportivi segnaleranno gli addebiti alla Procura Federale.

5.20.6 - Trasponder

In caso di cronometraggio per mezzo di *trasponder* è obbligatorio posizionare il *trasponder* nel modo indicato nel Disegno n. 3 seguente. Il posizionamento è sullo schienale del sedile, ad un'altezza di cm. 25 (+/- 5 cm.)

Disegno n. 3



5.20.7 - Modifiche

Qualsiasi modifica è vietata se non è esplicitamente autorizzata da un articolo del presente regolamento o per ragioni di sicurezza decise da ACI CSAI.

Per modifiche si intendono tutte le operazioni suscettibili di cambiare l'aspetto iniziale, le dimensioni, i disegni o le fotografie di una parte originale rappresentata nella scheda di omologazione o registrazione.

Inoltre qualsiasi modifica o montaggio avente l'effetto di alterare o **modificare** un valore regolamentare o il suo controllo è considerata fraudolenta ed è dunque vietata.

5.20.8 - Carburatore e condotto di ammissione

Tutti i sistemi d'iniezione sono vietati. La polverizzazione deve essere prodotta solo dal carburatore, altri sistemi sono vietati. Per tutte le classi senza cambio di velocità, un dispositivo meccanico manuale addizionale della regolazione tramite mollette di richiamo è autorizzato, senza modificare il carburatore omologato.

Il condotto di ammissione (montaggio meccanico tra il silenziatore di aspirazione omologato ed il pacco lamellare o cilindro) deve essere costituito dal silenziatore di aspirazione, dal carburatore e dal coperchio del pacco lamellare e del cilindro.

L'eventuale applicazione di una flangia con *O-ring* o guarnizioni (un *o-ring*/guarnizione anteriore ed un *O-ring*/guarnizione posteriore) tra carburatore e supporto del pacco lamellare è consentita. Nessun pezzo supplementare è autorizzato. La flangia deve avere una sezione trasversale cilindrico-conica, essere fissata meccanicamente con viti, bulloni o dadi e non deve presentare innesti che si incastrano nei particolari sopra descritti. Inoltre ogni collegamento che induce un volume supplementare, comprese raggiate, camere interne e collegamenti nel condotto di ammissione è vietato.

Con riferimento al presente articolo, a maggior chiarimento per tutti i partecipanti alle gare karting, si ribadisce che ogni immissione dell'aria all'interno del motore deve avvenire esclusivamente attraverso il condotto di aspirazione del carburatore.

Nel corso delle gare possono essere effettuati controlli per verificare l'esistenza di eventuali altre infiltrazioni di aria non consentite. I controlli avverranno mediante l'ostruzione del condotto di immissione dell'aria del carburatore (aspirazione).

Qualora a seguito di tale operazione il motore non dovesse spegnersi, i Commissari Sportivi della manifestazione potranno prendere i provvedimenti che riterranno opportuni.

CAPITOLO III

GRUPPI E CLASSI NAZIONALI (VED. PREC. ART. 1.2)

Età conduttori	Gruppo	Classe	Peso min. (Kg.)
8 – 9 anni	ESORDIENTI	60 Baby (2005-2009)	95
		60 Baby (2010-2014)	95
		TdM Championkart Rookie	100
		Rotax FR 125 Micro	105
9 - 12 anni	CADETTI	60 Mini (2010-2014)	110
		60 Mini (2005-2009)	105
		TdM Championkart Mini Academy	105
		60 WTP (2004)	105
		TdM Mini ROK	105
		TdM 60 Easy Kart	100
		TdM Rotax FR 125 Mini	115
12 – 15 anni	JUNIOR	KF3 Naz.	145
		TdM IAME X30 Junior	145
		TdM Junior ROK	145
		TdM Rotax FR 125 Junior	145
		TdM 100 Easy Kart	140
		TdM Championkart Academy	145
>14 e 6 mesi	SENIOR	TdM Rotax FR 125 Max	153
		KF2 Naz.	158
		TdM IAME X30 Senior	158
		TdM ROK	153
		TdM 125 Master Easy Kart	150
		TdM FIM Open	163
		TdM KGP Direct Driver	155
		TdM Go Kart TV	165

>14 e 6 mesi	125 Gear Shift (cambio)	125 KZ2 Naz.	180
		TdM Shifter ROK	175
		TdM Championkart Six Speed	170
		TdM KGP Shifter	170
>14 e 6 mesi	SUPER TAG	TdM KGP Direct Drive	160
		TdM Championkart Senior	160
		TdM Super ROK	165
		TdM Rotax FR 125 DD2	165
		TdM IAME X30 Master	160
>17 e <= 35	PRODRIVER UNDER	125 PRODRIVER Under	175
> 35 anni	PRODRIVER OVER	125 PRODRIVER Over	175

Classe
60 Baby (2005-2009)
60 Baby (2010-2014)
60 Mini (2005-2009)
60 WTP (2004)
KF3 Naz.
KF2 Naz.
125 KZ2 Naz.

6 – CLASSE 60cc MINIKART (2010-2014)

6.1. Motore

Monocilindrico, ad ammissione di tipo "Piston Port", raffreddato esclusivamente ad aria "libera", con avviamento *on board* (TAG), conforme al presente regolamento tecnico ed alla propria scheda di omologazione approvata dalla CSAI con validità 01/01/2010 – 31/12/2014.

L'identificazione del motore omologato e dei suoi componenti dovrà essere possibile grazie alle descrizioni tecniche (foto, disegni quotati, ecc.) contenute nella scheda di omologazione.

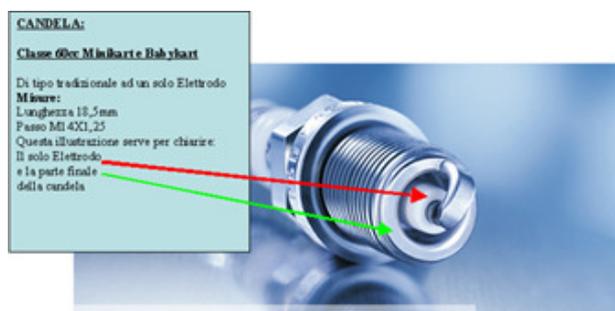
I pezzi del motore omologato devono sempre conservare la loro costruzione di origine ed essere conformi e identificabili per mezzo delle foto, disegni e dimensioni descritti nella scheda di omologazione.

I motori devono essere inoltre conformi alle caratteristiche seguenti:

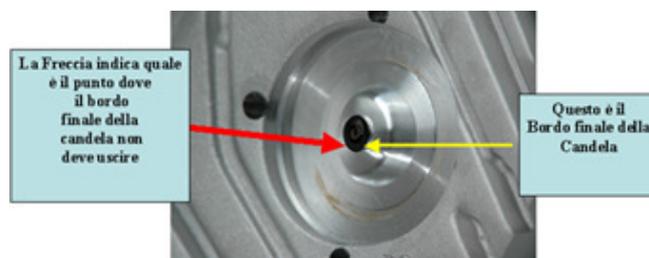
- La distribuzione del motore angolo di scarico e aspirazione sono misurate mediante uno spessimetro da mm. 0.20 avente larghezza di mm. 10.

- Candela: di marca libera del tipo tradizionale ad un solo elettrodo; **la candela** deve restare di origine, nessun tipo di lavorazione è consentita.

Misure: lunghezza mm. 18,5 max, passo M14x1,25 (vedi foto n. 1); l'isolante ed il bordo finale della candela montata sulla testa non deve inserirsi nella camera di scoppio, elettrodo non compreso (vedi Foto n. 2).



(Foto n. 1)



(Foto n. 2)

- Volume della camera di combustione: cc. 6,8 min., verificabile come da **procedura (Ved. Allegato n. 1) Tabella 1)**

Ogni artificio atto a modificare direttamente o indirettamente il volume della camera di scoppio, gli angoli di aspirazione e scarico, è vietato.

- Forma della camera di combustione verificabile con la dima fornita dal Costruttore.
- Raffreddamento: ad aria libera.
- Carburatore a vaschetta, diametro del venturi mm. 18,00, omologato, di tipo non elettronico, sistema del massimo con regolazione meccanica della miscela a mezzo di spillo conico, sistema del minimo con getto e vite di regolazione miscela o aria; il carburatore deve sempre conservare la propria costruzione di origine e deve restare conforme alla propria scheda di omologazione. Ogni tipo di lavorazione, raccordatura, lucidatura, aggiunta o asportazione di materiale è vietata.
- La distanza minima del piano di appoggio del carburatore dall'asse del cilindro è riportata nella scheda di omologazione del motore, essa va verificata con la dima fornita dal costruttore. Il carburatore deve essere verificato mediante tampone *non passa* fornito dal costruttore del carburatore stesso (Dell'Orto).

Per il fissaggio del silenziatore di aspirazione al carburatore è consentito di utilizzare una ghiera anche di materiale non magnetico; il suo fissaggio non deve altresì alterare il carburatore omologato.

- Avviamento elettrico *on board (TAG)*, alimentato da batteria dedicata in esclusiva allo start.
- Frizione: disegno unico uguale per tutti. Il regime di primo trascinamento (attacco) della frizione è stabilito in rpm 3500 max. Il controllo può essere effettuato in pregriglia oppure alla fine dopo aver effettuato la procedura di peso, con kart in ordine di marcia e pilota a bordo, mediante verifica dell'avanzamento del kart al regime di rpm 3500. La frizione deve essere in presa diretta al 100% al minimo dei 4500 rpm in tutte le condizioni. Un sistema di controllo tramite acquisizione dati (tipo ALSPY oppure UNILOG) per verificarne la sua presa diretta in tutte le condizioni può essere **utilizzato autorizzato**.
- La corona dell'avviamento deve essere montata sul lato frizione e deve essere realizzata anche in materiale non magnetico (vietati materiali esotici o nobili). Il motore deve essere dotato di un interruttore di arresto efficace e sicuro.

La batteria deve essere fissata in modo efficace (cestello di contenimento fissato solidalmente al telaio mediante cavalletto con viti, elastici di adeguata robustezza, cinghia stringente o fascette in plastica di larghezza non inferiore a 4,8 mm.). **La batteria non deve in alcun modo interferire con l'accensione.**

- Accensione: omologata dalla CSAI 01/01/2010 – 31/12/2014, con limitatore di giri a 14000 rpm max, centralina di colore verde.
- Marmitta: disegno unico e quote per tutti come da **Allegato n.3 Tabella 4**

Procedura del sorteggio della centralina di accensione fra i piloti delle classi 60 cc. Mini e Baby durante lo svolgimento di una manifestazione.

L'accensione viene estratta a sorte con la seguente procedura:

- alla fine delle prove libere il conduttore deve consegnare ai Commissari Tecnici la propria centralina;
- i Commissari Tecnici verificano con strumento apposito (fornito dalla ASN) la conformità della centralina;
- la centralina deve riportare il n. di omologazione e il marchio 'Selettra' e deve essere sprovvista di segni di identificazione, marchi e scritte varie, pena l'esclusione dalla manifestazione;
- ogni qualvolta che il conduttore entra in parco assistenza-partenza prenderà dal contenitore all'uopo predisposto una centralina;
- ogni qualvolta che il conduttore rientra in parco assistenza-arrivo dopo aver effettuato la procedura del peso, deve consegnare la centralina utilizzata;
- questa operazione viene effettuata ogni qualvolta che il conduttore entra nel parco assistenza-partenza e nel parco assistenza-arrivo, in relazione alla tipologia della gara;
- alla fine della manifestazione ad ogni pilota resta la centralina utilizzata nell'ultima gara.

6.2 – Telaio

Telaio conforme al presente regolamento tecnico, all'art. 5.1 comma c ed alla propria scheda di omologazione approvata dalla CSAI con validità 01/01/2010 – 31/12 2014.

L'identificazione del telaio omologato e dei suoi componenti dovrà essere possibile grazie alle descrizioni tecniche (foto, disegni, quote, ecc.) contenute nella scheda di omologazione.

Le modifiche al telaio omologato come, ad esempio, la posizione dei tubi sono autorizzate nel rispetto delle quote riportate nella scheda di omologazione approvata. La posizione delle curve non può essere modificata. Le curve devono rimanere nella stessa posizione riportata nella scheda di omologazione approvata.

I tubi del telaio devono essere in materiale magnetico. Il controllo per verificarne la loro magneticità deve essere effettuato con una calamita le cui caratteristiche sono riportate nella tabella n. 5 in calce al presente regolamento. L'utilizzo di materiali compositi, esotici e nobili è vietato.

Il loro diametro deve essere quello dichiarato sulla scheda di omologazione.

E' vietato il montaggio sul telaio omologato di qualsiasi barra stabilizzatrice o di irrigidimento.

Il sedile deve essere fissato al telaio mediante 4 punti saldati al telaio stesso. E' vietato l'utilizzo di barre di rinforzo al sedile.

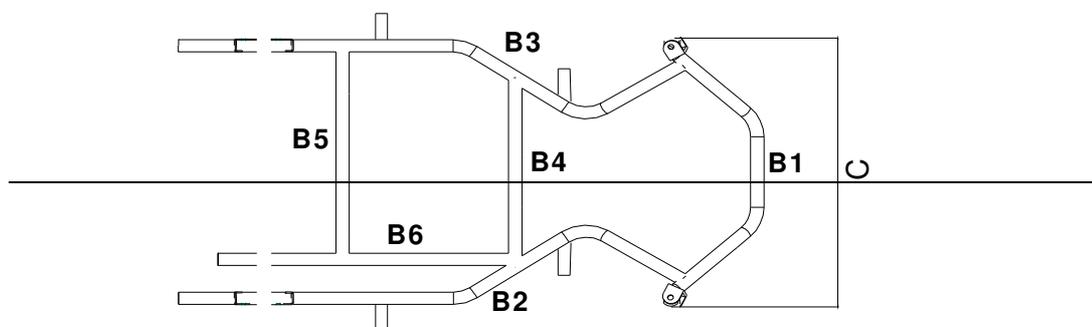
I fuselli devono essere ad attacco fisso o registrabile. in materiale magnetico Il controllo per verificarne la loro magneticità deve essere effettuato con una calamita le cui caratteristiche sono riportate nella tabella n. 5 in calce al presente regolamento. L'utilizzo di materiali compositi, esotici e nobili è vietato.

Freni a funzionamento idraulico agenti soltanto sulle ruote posteriori, con omologazione CSAI in corso di validità.

Serbatoio: ferme restando le altre prescrizioni dell'art. 5.11, il serbatoio (uno) deve avere una capacità minima di 3 litri e deve poggiare sul pianale del telaio.

La misurazione dell'avantreno dei telai della cl. 60 cc. deve essere effettuata come indicato nel disegno n. 4 seguente:

Disegno n. 4



C = Larghezza dell'avantreno, misurata tutta esterna nella parte inferiore delle "C" dove si montano i fuselli.

L'utilizzo in gara di una protezione ruote posteriori omologate dalla CSAI 01/01/2010 – 31/12/2014, in materiale plastico è obbligatoria.

L'utilizzo della protezione ruote posteriori in plastica rende facoltativo l'utilizzo della barra antintrusione

6.3 - Ruote e Pneumatici

a) Cerchi: in alluminio (e sue leghe), con esclusione del titanio, delle fibre nobili (kevlar, carbonio, ecc.)

b) larghezza massima ruota completa, con pneumatico montato a pressione d'uso:

- anteriore mm. 115 (verifica con dima di mm. 117)
- posteriore mm. 150 (verifica con dima di mm. 152);

c) Pneumatici: ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

6.4 – Massa totale

~~Ved. prec. Art. 1.2 Minimo 110 kg.~~

Minimo Kg. 110.

6.5 – Carenature

Sono ammesse le carrozzerie (paraurti anteriore, spoiler anteriore porta numero, cassoni laterali) omologate dalla CSAI per il periodo 01/01/2010 – 31/12/2014.

I tubi che supportano le carenature devono essere in materiale magnetico. Il controllo per verificare la loro magneticità deve essere effettuato mediante calamita avente le caratteristiche riportate nella Tabella n. 5. Sono vietate le leghe leggere ed i materiali compositi; è vietato l'utilizzo del titanio, del magnesio e sue leghe, delle fibre nobili (kevlar, carbonio, ecc.) e, in generale, di tutti i materiali non magnetici.

7 – CLASSE 60cc MINIKART (2005-2009)

Valgono le disposizioni di cui al punto precedente con le seguenti eccezioni:

7.1 Motore

Monocilindrico, ad ammissione di tipo "Piston Port", raffreddato esclusivamente ad aria "libera", con avviamento *on board* (TAG), conforme al presente regolamento tecnico ed alla propria scheda di omologazione approvata dalla CSAI con validità 01/01/2005 – 31/12/2009.

7.1.1 Accensione

Omologata da ACI CSAI 01/01/2005 – 31/12/2009:

-	Marca SELETTRA	modello R2904	n. omologazione	36/A/09
-	Marca COMER	modello 1P	n. omologazione	5/A/09
-	Marca COMER	modello 2P	n. omologazione	6/A/09

7.2 – Telaio

Telaio conforme al presente regolamento tecnico, all'art. 5.1 comma c ed alla propria scheda di omologazione approvata dalla CSAI con validità 01/01/2005 – 31/12 2009.

7.3 – Massa complessiva

Minimo Kg. 110

Art. 8 – CLASSE 60 cc. WTP

Art. 9 - CLASSE 60 cc. BABYKART (2010 – 2014)

9.1– Motore

Valgono le disposizioni di cui al punto precedente punto 6.1 con le seguenti eccezioni:

Accensione: Omologata dalla CSAI 01/01/2010 – 31/12/2014,

Con limitatore di giri a 11000rpm max, centralina di COLORE BLEU

- Rapporto Pignone: Z11/82

- Carburatore a vaschetta, diametro del venturi 14.00 mm., di tipo non elettronico, sistema del massimo con regolazione meccanica della miscela a mezzo di spillo conico, sistema del minimo con getto e vite di regolazione miscela o aria; il carburatore deve sempre conservare la propria costruzione di origine e deve restare conforme alla propria scheda di omologazione. Ogni tipo di lavorazione, raccordatura, lucidatura, aggiunta o asportazione di materiale è vietata; la distanza

minima del piano di appoggio del carburatore dall'asse del cilindro è riportata nella scheda di omologazione del motore. Il carburatore deve essere verificato mediante tampone *non passa* fornito dal costruttore del carburatore stesso.

9.2 – Telai

Ved. prec. Art. 6.2

9.3 - Ruote e Pneumatici

Ved. prec. Art. 6.3.

9.4 – Massa complessiva

Minimo Kg. 95 kg.

9.5 – Carenature

Vedi. precedente Art. 6.5.

Art. 10 - CLASSE 60 cc. BABYKART (2005 - 2009)

Valgono le disposizioni di cui al punto precedente con le seguenti eccezioni:

10.1. Motore

Monocilindrico, ad ammissione di tipo "Piston Port", raffreddato esclusivamente ad aria "libera", con avviamento *on board* (TAG), conforme al presente regolamento tecnico ed alla propria scheda di omologazione approvata dalla CSAI con validità 01/01/2005 – 31/12/2009.

- Accensione: omologata dalla CSAI 01/01/2005 – 31/12/2009, ~~con limitatore di giri a 11000 rpm max, centralina di colore verde.~~

10.2 – Telai

Telaio conforme al presente regolamento tecnico, all'art. 5.1 comma c ed alla propria scheda di omologazione approvata dalla CSAI con validità 01/01/2005 – 31/12 2009.

10.3 - Ruote e Pneumatici

Ved. prec. Art. 6.3.

10.3 – Massa complessiva

Minimo Kg. 95

10.4 – Carenature

Vedi. precedente Art. 6.5.

~~Art. 8 – CLASSE 100cc PRODRIVER~~

~~Alla classe si applica il seguente Regolamento Tecnico:~~

~~8.1 – Telai~~

~~Sono ammessi TELAI OMOLOGATI CIK-FIA o CSAI~~

~~Assale: forato, diametro 40 mm. (spessore minimo 2,9 mm.) o diametro 50 mm. (spessore minimo 1,9 mm.)~~

~~Tutti i telai utilizzati ed i loro relativi accessori devono essere conformi alle disposizioni relative al periodo di omologazione cui si riferiscono. In modo particolare, i telai omologati dal periodo 2003-2008 devono obbligatoriamente utilizzare impianto frenante e carenature omologate e conformi alla normativa tecnica internazionale vigente.~~

~~8.2 – Motori~~

~~Sono ammessi tutti i motori con omologazione CIK/FIA o CSAI, monocilindrico di serie, raffreddato ad aria o ad acqua (con un solo circuito), senza cambio di velocità, di cilindrata massima di 100 cc., con ammissione piston port, lamellare o valvola rotante~~

~~**Modifiche autorizzate:** tutte le modifiche al motore sono autorizzate salvo:~~

~~**All'interno del motore:**~~

- ~~– la corsa;~~
- ~~– l'alesaggio;~~
- ~~– l'interasse di biella;~~
- ~~– il materiale della biella che deve restare magnetico.~~

~~All'esterno del motore:~~

- ~~– il numero dei carburatori ed il loro diametro;~~
- ~~– le caratteristiche esterne del motore montato.~~

~~**8.3 – Carburatori: sono ammessi i carburatori a farfalla Ø 24mm max, ad asse centrale, omologati dalla CIK-FIA e dalla CSAI, senza Power Jet**~~

~~**8.4 – Marmitta**~~

~~Sono ammesse soltanto le marmitte omologate (ex ICA e ex ICA Junior), lamiera in materiale magnetico con spessore minimo 0.8mm.~~

~~**8.5 – Ruote e pneumatici**~~

~~10x4.50 – 5~~

~~11x7.10 – 5~~

~~Ruote: larghezza massima con pneumatici gonfiati a pressione d'uso~~

- ~~– anteriore: mm 135 (verificabile con dima mm 137);~~
- ~~– posteriore: mm 215 (verificabile con dima mm 217).~~

~~**8.6 – Massa totale minima: Kg 155**~~

Art. 11 – CLASSE 125 cc. KF4

I pezzi d'origine del motore omologato devono sempre conservare la loro costruzione originale e devono essere conformi ed identificabili dalle foto, dai disegni e dalle quote riportati nella scheda di omologazione, elementi che devono poter essere riscontrati, in qualsiasi momento, nel motore piombato al momento dell'omologazione.

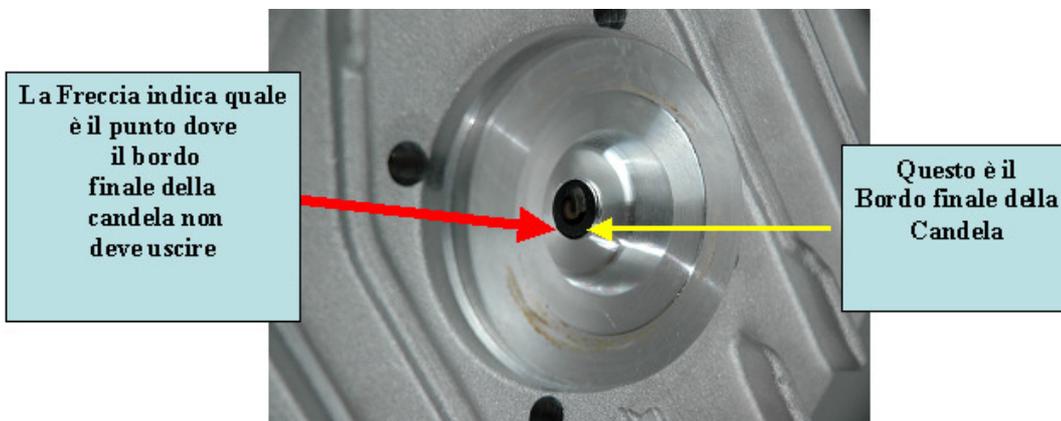
Le modifiche suscettibili di modificare l'aspetto iniziale, le quote, i disegni e/o le foto dei pezzi d'origine rappresentati nelle schede di omologazione sono vietate, salvo quando le stesse sono esplicitamente autorizzate da un articolo del presente regolamento o per ragioni di sicurezza.

Il motore di base deve essere adatto all'utilizzo nelle 3 categorie specifiche (KF1 - KF2 - KF3)

11.1 - Motore

- Motore alternativo mono-cilindrico 2 tempi a presa diretta, omologato dalla CIK-FIA. Sono vietati i materiali esotici e nobili: obbligatori acciaio ed alluminio;
- È vietato il carbonio per tutti i pezzi strutturali;
- Il carter motore ed il cilindro devono derivare obbligatoriamente da una fusione d'alluminio;
- Albero motore, biella e spinotto: in acciaio magnetico obbligatorio;
- I pistoni devono derivare obbligatoriamente da una fusione o forgia d'alluminio;
- il cilindro deve essere realizzato con camicia in ghisa d'acciaio;
- l'altezza del blocco-cilindro deve essere misurata tra il piano di appoggio della canna ed il piano del piede del cilindro.
- Volume dei canali di trasferta, lunghezza del canale di scarico, profilo interno di uscita del canale di scarico e piano di appoggio inferiore del cilindro secondo la scheda di omologazione (questo controllo deve essere effettuato secondo il metodo descritto nell'Allegato 3 al Regolamento Tecnico Internazionale 2014)
- Cilindrata massima: 125 cm³.

- Raffreddamento ad acqua (carter, cilindro e testata), ad un solo circuito, con pompa d'acqua integrata;
- Corsa: compresa fra 54 mm minimi e 54,5 mm massimi;
- Radiatore omologato;
- Immissione lamellare nei carter o nel cilindro;
- Valvola di scarico autorizzata, omologata a controllo pneumatico (apertura) e ritorno meccanico (chiusura), senza connessioni elettroniche, il funzionamento meccanico della valvola di scarico è libero fermo restando che tutti i pezzi del disegno esploso sulla scheda di omologazione siano utilizzati e che nessun altro particolare può essere aggiunto;
- Sovralimentazione vietata
- Volume minimo di camera di combustione: 9 cm³, misurata secondo il metodo descritto nell'Allegato 3 al regolamento tecnico Internazionale 2014
- Candela: di marca libera. Deve essere di grande produzione e restare strettamente di origine. Il bordo finale della candela e l'isolante dell'elettrodo (elettrodi non compresi) montata sulla testata non deve entrare nella camera di combustione; (ved. foto seguente); dimensione del filetto della candela - lunghezza 18,5 mm max; passo: M 14 x 1,25;



- Sistema d'equilibratura omologato, obbligatorio, smontabile e controllabile direttamente dall'esterno.
- sistema d'accensione digitale variabile omologato, ricaricante la batteria ed autorizzato unicamente in funzione del regime motore. Montaggio, fissaggio, funzionamento e marcatura in conformità alla lista dei requisiti definita nel Regolamento d'Omologazione CIK-FIA.
- limitazione del regime motore a 14.000 giri/min.;
- carburatore DELL'ORTO VHSH di tipo non elettronico, a vaschetta, di diametro massimo di 30 mm, con venturi rotondo, di grande serie conservando la propria costruzione d'origine.
- avviamento elettrico on board;
- batteria a secco (manutenzione libera) obbligatoria o del tipo con gel, senza liquido all'interno, dedicata esclusivamente all'avviamento e fissata efficacemente solo ed esclusivamente sui tubi del telaio. È vietato fissarla sul sedile;
- Interruttore obbligatorio di messa in moto ed arresto, tale da poter essere azionato dal pilota in posizione normale di guida;
- Frizione secondo disegni tecnici n° 15 bis e 16 del Regolamento Tecnico Internazionale 2014
- massa minima, (frizione completa con corona d'avviamento e pignone motore), secondo la scheda di omologazione del motore.
La frizione del motore deve provocare l'avanzamento del Kart a 3000 rpm/min, con pilota a bordo; deve obbligatoriamente essere in presa diretta al 100%, a 5000 rpm/min massimo in ogni condizione.

- Marmitta dedicata al motore, conforme come da disegno esploso riportato nella scheda omologazione; lamiera esclusivamente magnetica; sono vietati i materiali esotici e nobili;
- Silenziatore d'aspirazione omologato CIK-FIA in corso di validità, con 2 condotti di entrata da 23 mm.;
- Limite massimo di quantità di lubrificante aggiunta al carburante del 4%;

11.2 Pneumatici

Con omologazione internazionale ~~CIK/FIA Gr. 2 2008/2010~~, di miscela classificata 'Option F' **HARD**

11.3 Massa minima

Con pilota a bordo in condizione di marcia: kg. 160 kg.

Tutto ciò che non è espressamente consentito dal presente regolamento è VIETATO

Art. 12 - KF CADETTI (Sperimentale)

Si applica il regolamento tecnico della KF3 Nazionale di cui al successivo Art. 13 con i seguenti eccezioni e vincoli:

12.1 Carburatore

A vaschetta, marca Dell'Orto 'VHST'. Ø del venturi 24 mm. max.

Il carburatore deve rimanere strettamente di origine, tutti i componenti interni per il suo utilizzo devono essere quelli originali Dell'Orto.

E' vietata l'eliminazione o l'alterazione dei marchi e dei numeri di serie originali.

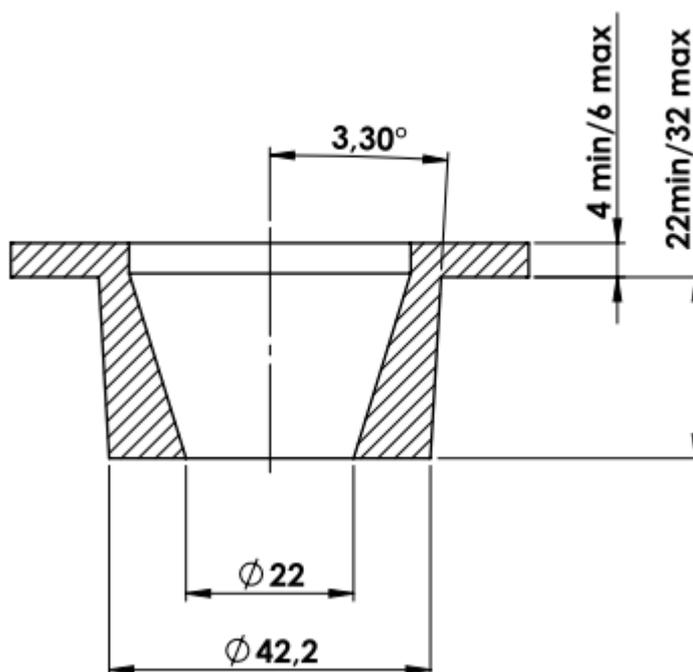
12.2 Accensione

Di marca Selettra, con limitazione di giri a 13000 rpm max, marcata 'KF CADETTI ACI-CSAI, di colore rosso.

12.3 Colletto di scarico

Foro di uscita rotondo, Ø di 22 mm. max. Disegno unico (ved. Disegno n. 5). Verificabile con dima di controllo.

Disegno n. 5



Art. 13 – CLASSE 125 cc. KF3 Nazionale

Tutte le modifiche dei motori omologati è autorizzato.

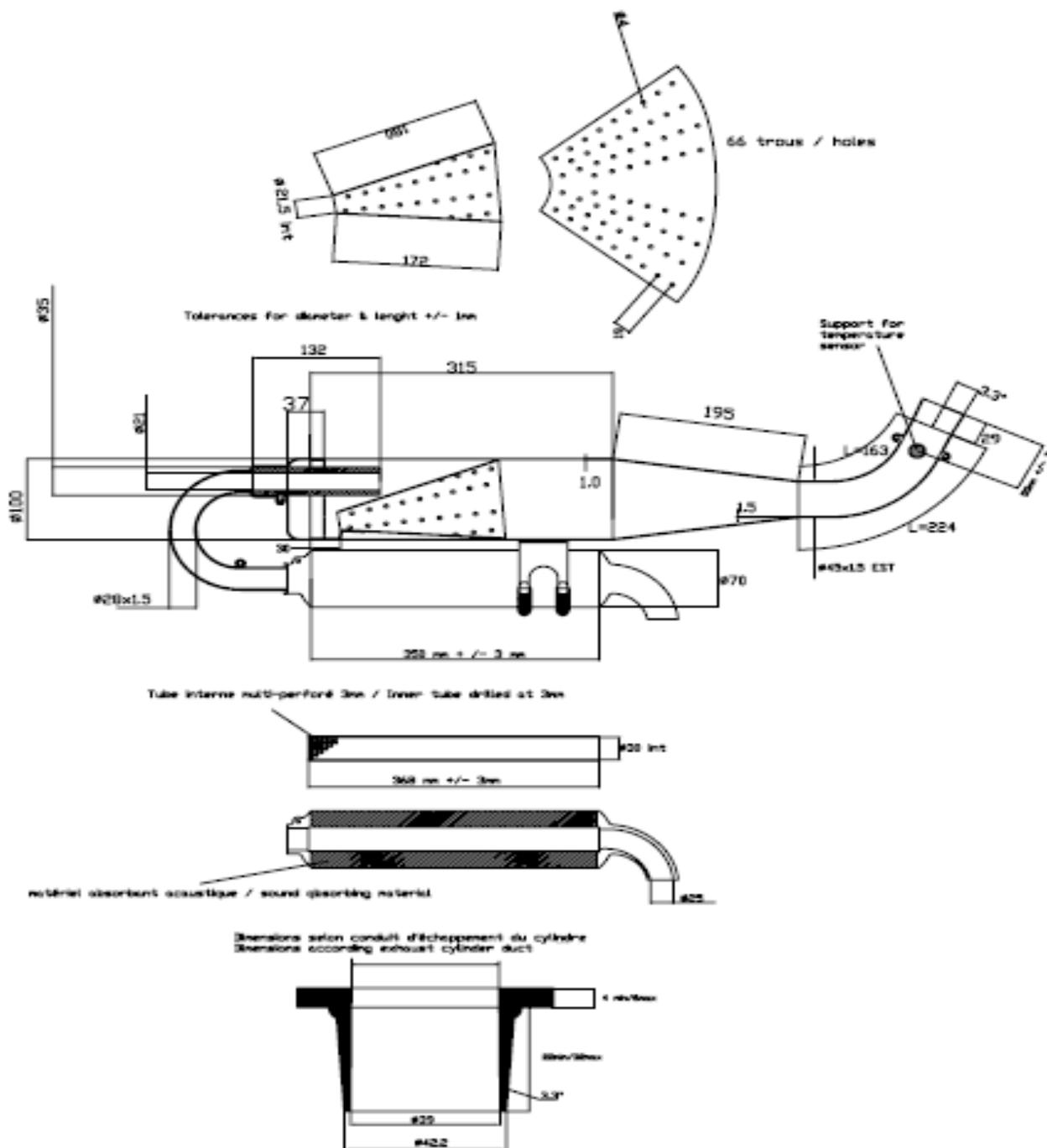
Tuttavia, le modifiche che cambiano l'aspetto iniziale, le dimensioni, i disegni o le fotografie delle parti originali rappresentate sulla scheda di omologazione KF3 sono vietati, a meno che non siano esplicitamente autorizzate da un articolo del Regolamento o per motivi di sicurezza pubblicato dalla CIK-FIA.

Motore omologato in KF4, mantenendo le caratteristiche di cui all'articolo 11.

Con le seguenti specifiche:

- Valvola di scarico vietata: sostituita dall'otturatore fisso, omologato o alloggiato nel cilindro non lavorato.
- Angolo di scarico limitato a 170° massimo compresi i booster, misurato al livello della canna.
- Regime di rotazione del motore limitata a massimo 14000 rpm/min. ~~Centralina di colore blu.~~
- Volume di camera di combustione 12 cm³ min., misura da effettuare come descritto nell'allegato 1 del presente regolamento
- Frizione come descritta nell'Allegato n. 2 del presente regolamento. Peso minimo, (frizione completa con corona d'avviamento e pignone motore) secondo la Scheda di Omologazione del motore. La Frizione del motore deve provocare l'avanzamento del Kart a 3000rpm/min, con pilota a bordo; dovrà obbligatoriamente essere in presa diretta al 100%, a 5000 rpm/min massimo in ogni condizione.
- Marmitta monotipo specifico, dimensioni e volume secondo Disegno n. 6 seguente.
- Carburatore di diametro massimo di 20 mm, omologato, a farfalla, con due viti di regolazione . Il carburatore deve restare rigorosamente di origine, deve essere conforme alla scheda di omologazione, alla dima fornita e depositata dal Costruttore per controllare la forma del canale di entrata.
- Il raffreddamento è limitato ad un (1) solo radiatore libero, con un solo circuito, senza nessuna altra combinazione; un circuito interno supplementare che possa servire al funzionamento normale dei termostati è autorizzato.
- Accensione omologata con limitatore specifico a massimo 14000 rpm/min. **Centralina di colore blu.**
- Pneumatici: 5 “ omologati di mescola **'Option F'**
- Massa totale minima: 145 kg, pilota compreso.
- Massa minima del Kart, senza carburante: 75 kg.
- Ruote e pneumatici: anteriori 10X4.50-5 posteriori 11X7.10-5

Disegno n. 6 – Disegno e quote della marmitta Classe 125 KF3



Art. 14 – CLASSE 125 cc. KF2 Nazionale

Tutte le modifiche dei motori omologati sono autorizzate.

Tuttavia, le modifiche che cambiano l'aspetto iniziale, le dimensioni, i disegni o le fotografie delle parti originali rappresentate sulla scheda di omologazione KF2 sono vietate a meno che non siano esplicitamente autorizzate da un articolo del Regolamento o per motivi di sicurezza pubblicato dalla CIK-FIA.

Motore omologato in KF4, mantenendo le caratteristiche descritte al precedente Art. 11 con le seguenti specifiche:

- Il funzionamento meccanico della valvola di scarico è libero; devono essere utilizzati solo i particolari che compongono la stessa e che vengono descritti nella scheda di omologazione; non può essere aggiunto nessun altro particolare oltre quelli descritti nella scheda di omologazione. L'utilizzazione di un sensore che rileva il funzionamento della valvola di scarico è vietato.

- Volume di camera di combustione minima di 9 cm³ (misura da effettuare secondo la procedura descritta nell'Allegato n. 1)

- Anglo di scarico e booster, limitato a 194° massimo, ~~per le luci di scarico a livello della canna.~~

- Regime di rotazione del motore limitata a massimo 15000rpm/min. ~~Accensione di colore verde.~~

- Carburatore di diametro 24 mm. massimo omologato, a farfalla, con due viti di regolazione. Il carburatore deve restare rigorosamente di origine e deve essere conforme alla scheda di omologazione, alla dima fornita e depositata dal Costruttore per controllare la forma del canale di entrata.

- Frizione secondo il disegno dell'Allegato n. ~~3~~ n. 2 del presente regolamento. Peso minimo, (frizione completa con corona d'avviamento e pignone motore) secondo la scheda di omologazione del motore.

La frizione ~~del motore~~ deve provocare l'avanzamento del Kart a 3000 rpm/min, con pilota a bordo; e deve obbligatoriamente essere in presa diretta al 100%, a 5000 rpm/min massimo in ogni condizione.

- Accensione omologata con limitatore specifico massimo 15000 rpm/min. **Centralina di colore verde.**

- Pneumatici: 5", omologati, con mescola **Option F**

- Massa totale minima: 158 kg, pilota compreso.

- Massa minima del kart, senza carburante,: 75 kg

Art. 15 - CLASSE 125 Club

15.1 Motori

Cl. 125cc., monocilindrico, di serie, raffreddati ad aria o acqua (con un solo circuito), con ammissione lamellare o a valvola rotante, omologati CIK-FIA o CSAI con esclusione dei seguenti modelli (omologazione CIK FIA scadenza 2021):

• ASPA s.r.l.	MODENA ENGINES KK1	KZ1/KZ2	1/M/21
• OTK Kart Group Srl	VORTEX RVZ	KZ1/KZ2	5/M/21
• lame SpA	Parilla Screamer	KZ1/KZ2	12/M/21
• lame SpA	Parilla Drifter	KZ1/KZ2	13/M/21
• Lenzokart Srl	LKE R14	KZ1/KZ2	21/M/21
• TM Racing Spa	TM Racing KZ10B	KZ1/KZ2	23/M/21
• Maxter Srl	Maxter MXS	KZ1/KZ2	25/M/21

Modifiche autorizzate

Tutte le modifiche al motore omologato o registrato sono autorizzate salvo:

All'interno del motore:

- la corsa;
- l'alesaggio;

- l'interasse di biella;
- Il materiale della biella che deve restare magnetico.

All'esterno del motore:

- il numero dei carburatori ed il loro diametro;
- le caratteristiche esterne del motore montato.

15.1.2 Cambio di velocità omologato, conforme alla rispettiva scheda di omologazione.

15.1.3 Marmitta: libera, di materiale magnetico

15.1.4 Silenziatore di scarico omologato (fino al 31/12/2014 è possibile utilizzare quello omologato CSAI, dal 01/01/2015 è obbligatorio l' utilizzo di quello con omologazione CIK-FIA in corso di validità).

15.1.4 Silenziatore di aspirazione omologato CIK-FIA

15.2 Sistema di raffreddamento: un solo circuito di raffreddamento e una sola pompa. E' ammesso l'uso del doppio radiatore.

15.3 Carburatore

È ammesso il solo carburatore Ø 30 mm., Dell'Orto tipo PHBE o VHSH, in alluminio, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusore "Venturi" max mm. 30, verificabile con tampone "non passa" di mm. 30,25. Non è ammesso il sistema "power jet".

Tutti i sistemi di sovralimentazione sono vietati.

15.4 Accensioni

Omologate, ad anticipo fisso.

È vietato l'utilizzo di ogni tipo di ritardatore. In sede di parco chiuso lato partenza i Commissari Sportivi, sentiti i Commissari Tecnici, hanno quindi facoltà di disporre, a loro discrezione la sostituzione dell'accensione con quella fornita agli Organizzatori dai Costruttori interessati.

L'accensione di proprietà del concorrente sarà restituita al termine di ciascuna fase di gara.

Ogni rifiuto di sostituzione dell'accensione da parte dei concorrenti interessati comporterà l'immediata esclusione dalla gara o dall'intera manifestazione. In relazione alla gravità dell'infrazione, i Commissari Sportivi potranno inoltre richiedere il deferimento al Giudice Sportivo Karting.

15.5 Telai

Sono ammessi telai omologati CIK-FIA o CSAI. Tubi della scocca e accessori in materiale magnetico (canna sterzo, supporti per carrozzerie, etc.)

- Assale: forato, diametro 40 mm. (spessore minimo 2,9 mm.) o diametro 50 mm. (spessore minimo 1,9 mm.). Assale in materiale magnetico.

Tutti i telai utilizzati ed i loro relativi accessori devono essere conformi alle disposizioni relative al periodo di omologazione cui si riferiscono.

15.6 Ruote e pneumatici

Ruote: larghezza massima con pneumatici gonfiati a pressione d'uso:

- anteriore: mm. 135 (verificabile con dima mm. 137);
- posteriore: mm. 215 (verificabile con dima mm. 217).

SLICK	Dimensioni	Marca	Tipo	Durezza
Anteriori	10x4.60 – 5	MG Industria e Comercio	MG "HZ"	CIK – OPTION
Posteriori	11x7.10 – 5		F/Z CIK Option	F/Z

RAIN	Dimensioni	Marca	Tipo	Durezza
Anteriori	10x4.20 - 5	MG Industria e Comercio	MG "WT"	CIK – WET
Posteriori	11x6.00 – 5		CIK Wet	

15.7 Carenature e Protezione delle ruote posteriori

Si applica quanto disposto dalla NS12 NSK5 Artt. 5.15 e 5.16.

15.8 Massa Minima totale: 180 Kg.

ART.16 - CLASSE 125cc PRODRIVER (con cambio di velocità)

16.1 - Telai

Sono ammessi **TELAI OMOLOGATI** ~~CIK-FIA o CSAI~~

- Assale: forato, diametro 40 mm. spessore minimo 2,9 mm. o diametro 50 mm. (spessore minimo 1,9 mm.).

Tutti i telai utilizzati ed i loro relativi accessori devono essere conformi alle disposizioni relative al periodo di omologazione cui si riferiscono. In modo particolare, i telai omologati, dal periodo 2003-2008 devono obbligatoriamente utilizzare impianto frenante e carenature omologate, conformi alla normativa tecnica internazionale vigente.

16.2 - Motori

125cc. Monocilindrico di serie, raffreddato ad acqua (con un solo circuito), con ammissione lamellare o valvola rotante.

Cambio di velocità, omologato, conforme alla rispettiva scheda di omologazione.

Marmitta, OMOLOGATA dedicata al motore

Silenziatore di scarico omologato (fino al 31/12/2014 è possibile utilizzare quello omologato ACI CSAI, dal 01/01/2015 è obbligatorio l' utilizzo di quello con omologazione CIK-FIA in corso di validità)

Controllo del volume della camera di combustione come da procedura (tabella 2)

Modifiche autorizzate:

Tutte le modifiche al motore omologato o registrato sono autorizzato salvo:

All'interno del motore:

- la corsa;
- l'alesaggio;
- l'interasse di biella;
- Il materiale della biella che deve restare magnetico.

All'esterno del motore:

- il numero dei carburatori ed il loro diametro;
- le caratteristiche esterne del motore montato.

16.3 - Carburatore

E' ammesso il solo carburatore Ø 30 mm., Dell'Orto tipo PHBE o VHSH, in alluminio, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusore "Venturi" max mm. 30, verificabile con tampone "non passa" di mm. 30.25. Non è ammesso il sistema "power jet".

Tutti i sistemi di sovralimentazione sono vietati.

16.4 - Accensioni

vedi Art.5.23 N.S.K.5 "Disposizioni Diverse"

16.5 - Ruote e pneumatici

10x4.50 - 5

11x7.10 - 5

Ruote: larghezza massima con pneumatici gonfiati a pressione d'uso

- anteriore: mm 135 (verificabile con dima mm 137);

- posteriore: mm 215 (verificabile con dima mm 217).

16.6 - Massa minima 175 kg.

Art. 17- CLASSE KZ2 Nazionale

17.1- Telai: Con Omologazione CIK-FIA in corso di validità

17.2- Motore: monocilindrico ad ammissione lamellare, con omologazione CIK-FIA in corso di validità, raffreddato esclusivamente ad acqua (H₂O) con un solo circuito.

Nel rispetto delle proprie schede di omologazione

17.3 - Carburatore

Carburatore Dell'Orto tipo VHSH, Ø 30 mm., in alluminio, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusore "Venturi" max mm. 30,verificabile con tampone passa/non passa 30mm max.

17.4 - Cambio di velocità conforme alla rispettiva scheda di omologazione. Minimi 3 rapporti, massimi 6 rapporti. Comando del cambio meccanico manuale; sono vietati tutti i sistemi di serva assistenza elettrica e non;

17.5 – Marmitta, dedicata quella prevista in scheda di omologazione

- **Inserire art. per il silenziatore di scarico Omologato CIK-FIA – 2014-2022**

17.6 - Pneumatici:

Larghezza: pneumatici posteriori 215 mm. (pneumatico montato a pressione d'uso, verificabile con dima da 217 mm.); pneumatici anteriori: 135 mm. (pneumatico montato a pressione d'uso, verificabile con dima da 137 mm.).

17.7 - Massa minima: 175Kg

17.8 – Procedura del controllo del volume: (Ved. Allegato n. 1) ~~da (tabella 1)~~

Art. 18 – Trofei di Marca

Per i Trofei di Marca autorizzati da ACI CSAI, si rimanda ai regolamenti tecnici degli stessi Trofei di Marca.

I pesi minimi dei kart ammessi sono quelli indicati nella tabella di cui al precedente Art.1.2

Gli pneumatici sono quelli indicati nella tabella di cui al precedente Art. 5.16

Allegato n. 1 TABELLA 1

PROCEDURA PER IL CONTROLLO DEL VOLUME DELLA CAMERA DI SCOPPIO

~~applicazione 01/01/2010~~

~~Classi 60cc Minikart~~

~~60cc Babykart~~

~~KF1 – 2 – 3 – 4 Nazionali~~

~~KZ2 Nazionale~~

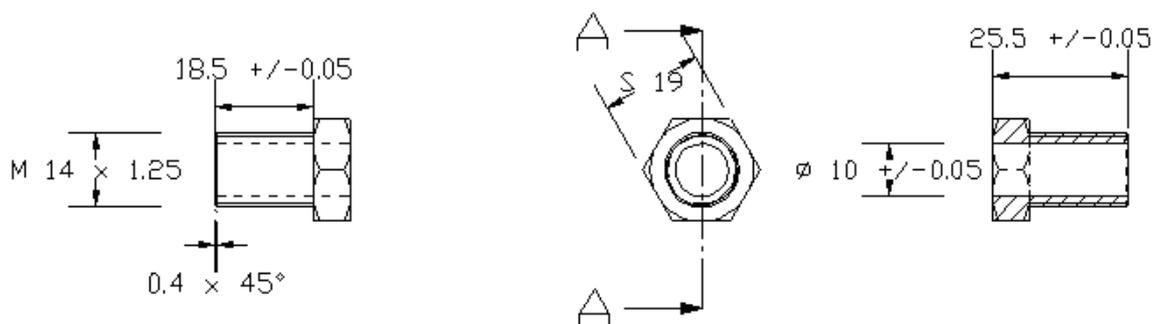
~~125 Prodriver AM-PRO~~

PROCEDURA

1. Fare smontare il motore dal telaio;
2. attendere che il motore sia a temperatura ambiente (obbligo per l'organizzatore di fornire appositi ventilatori di raffreddamento);
3. fare smontare la testata per verificare la sporgenza della candela all'interno della cupola della camera di combustione;
4. fare smontare la candela (verificare la quota di 18,5 mm.);
5. avvitare l'inserto al posto della candela (l'inserto stretto sulla testata non dovrà oltrepassare la parte superiore della camera di combustione. Esso dovrà essere fissato sulla testata nell'identico modo della candela di 18,5 mm.);
6. rendere stagna con l'aiuto di grasso la parte superiore del pistone e la periferica del cilindro
7. mettere il pistone al punto morto superiore e bloccare l'albero motore;
8. asciugare accuratamente l'eccedenza di grasso;
9. assicurarsi che il motore sia in piano;
10. fare rimontare la testata e stringerla alla coppia di serraggio fissata dal costruttore;
11. con una buretta di laboratorio con scala graduata (meccanica di grado A o elettronica) riempire la camera di combustione (con una miscela al 50% di olio utilizzato per fare la miscela e al 50% di carburante) fino a quando il liquido rasenta il bordo superiore dell'inserto;
12. il volume allora misurato **deve essere** quello stabilito nella *fiches* di omologazione del **motore** della classe interessata:

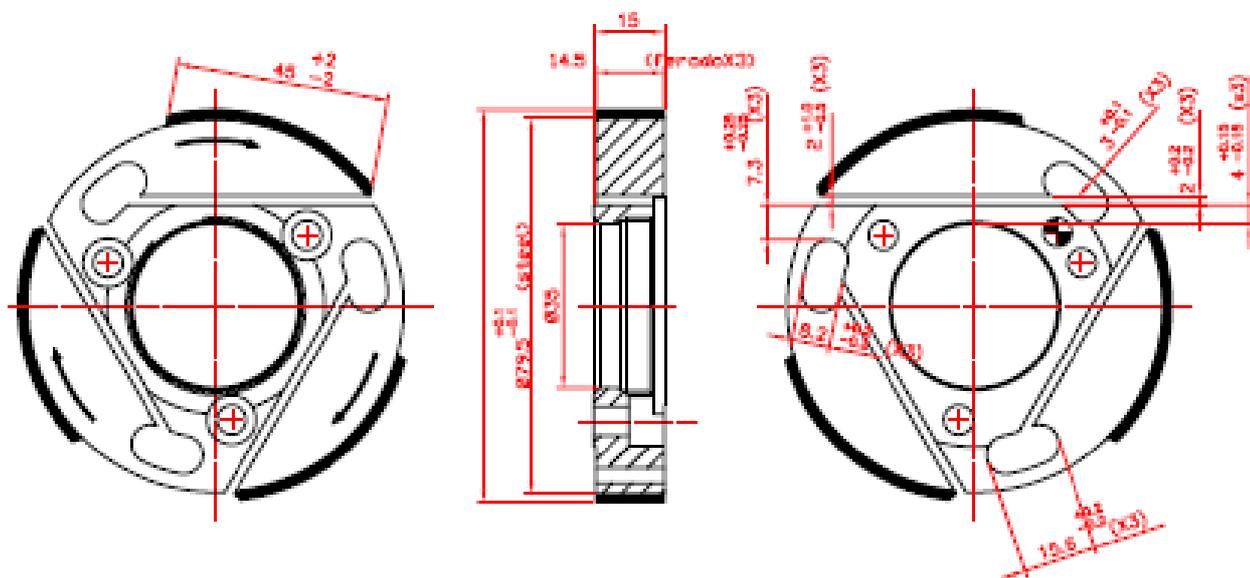
Classe	Volume della camera di combustione	
		Totale
60 cc. Mini Kart – Baby Kart	4,8 cc. + inserto 2 cc.	6,8 cc. Min.
KF3 Nazionale	12 cc. + inserto 2 cc.	14 cc. Min.
KF2 Nazionale	9 cc. + inserto 2 cc.	11 cc. Min.
KZ2 Nazionale	11 cc. + inserto 2 cc.	13 cc. Min.
125 Prodriver	11 cc. + inserto 2 cc.	13 cc. Min.

DIMENSIONI INSERTO PER IL CONTROLLO DEL VOLUME



$$\text{Volume Inserto} = \pi \times 1 \times 2.55 / 4 = 2 \text{ cm}^3/\text{cc}$$

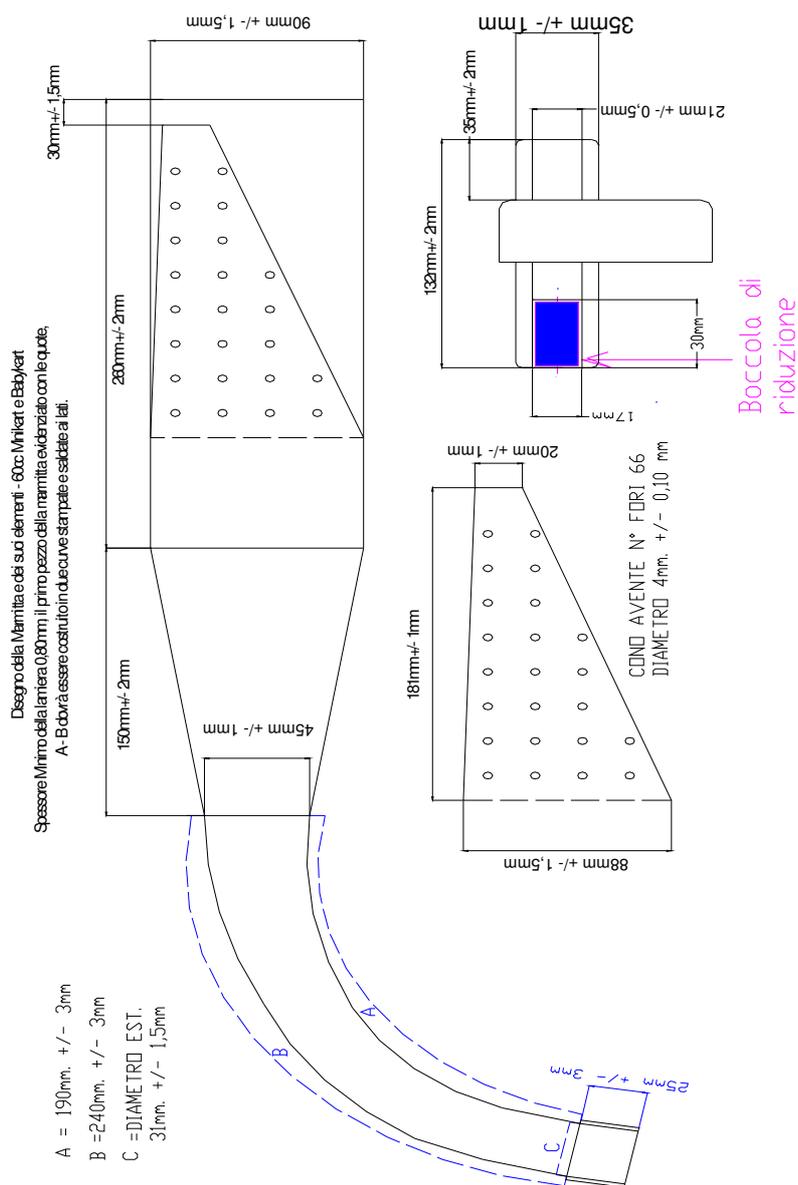
Allegato n. 2
FRIZIONE KF
TABELLA 3



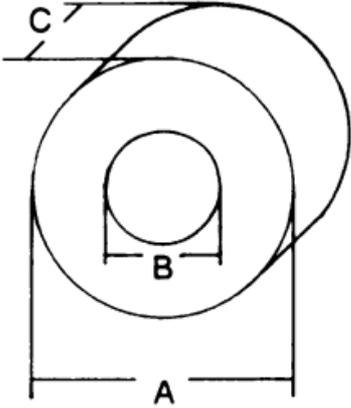
Weight 345 +/-15 GR

Note: descrizione e quote per verifica

Allegato n. 3 TABELLA 4
MARMITTA CLASSE 60 cc. MINIKART E BAYKART



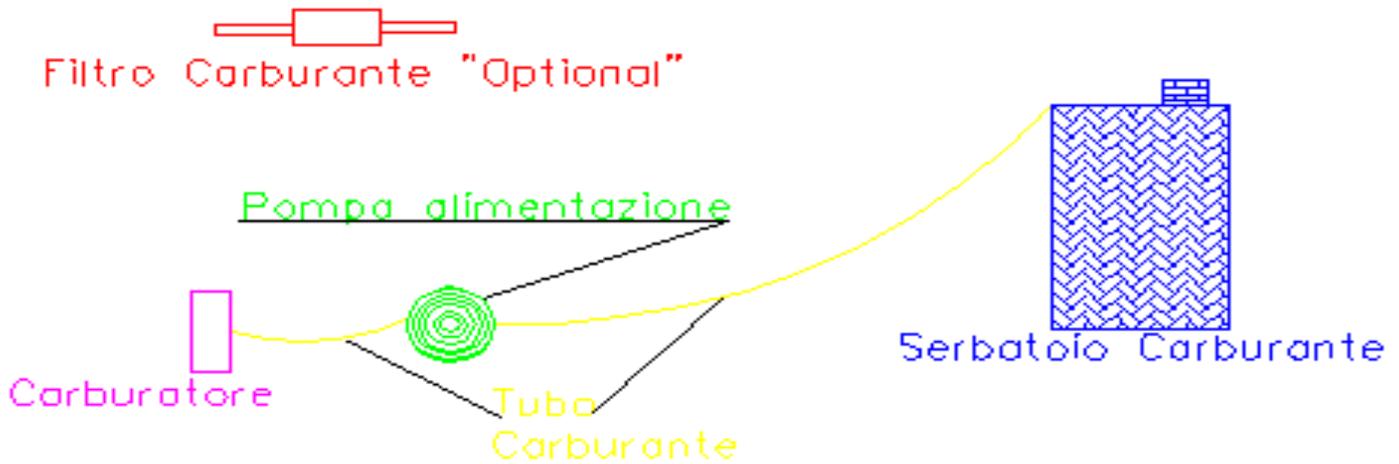
Allegato n. 4 TABELLA 5**CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA "CALAMITA" DA USARE PER VERIFICARE I PARTICOLARI MAGNETICI**

Denominazione	Abbreviazione	Unità	Valore	Tolleranza
Tipo				
			Wet SXP anisotropo	
Gradazione				
			Ferrite Y30BH	
Dimensione A		mm	72	+/- 1.44
Dimensione B		mm	32	+/- 0.64
Dimensione C		mm	10	+/- 0.1
Induzione residua	Br	G(Gauss)	3900	+/- 100
Campo coercitivo	Hc	Oe (Oersted)	2900	+/- 100
Prodotto energetico	BhMax	MGOe	3.6	+/- 0.2
(max. prodotto di energia)				
Peso specifico	p	g	160	+/- 5
				

Allegato n. 5 TABELLA 6

**Sistema di alimentazione classe 60 cc. Mini Kart e Baby Kart.
(serbatoio carburante, pompa di alimentazione, carburatore, motore)**

Allegato 1



Carburatore



**Pompa di alimentazione
carburante di tipo pneumatico.
DELL'ORTO P34 PB2**

Caratteristiche Tecniche Principali
Montaggio mediante viti e appositi
punti di fissaggio. Pompaggio
mediante membrana. Regolatore
interno a by-pass. Frequenza di
funzionamento: 10.000 impulsi/min.
Funzionamento mediante variazione
di pressione. Portata nominale: ~ 55
l/h. Pressione nominale: 0,05-0,1
bar. Pressi pneumatici di fatto
o a distanza. Corpo in plastica.
Valvole del tipo a "ombrello" e sedi
ricavate nel corpo. Peso: 100 gr.



Serbatoio
Carburante

FAC-SIMILE