



© Copyright CSAI. Tutti i diritti riservati. All rights reserved.
Gli utenti potranno utilizzare i dati solamente a titolo strettamente personale.
E' vietata la pubblicazione e la riproduzione sia su stampa che in formato elettronico.

N.S. K. 5 REGOLAMENTO TECNICO

R.N.K. - NORMA SUPPLEMENTARE KARTING N. 5 Ed. XXV – 2007

REGOLAMENTO TECNICO NAZIONALE KARTING

CAPITOLO I PREMESSA

ART. 1 - CLASSI E CATEGORIE - VALIDITA'

1.1 - Classi e categorie internazionali (validità: quella stabilita dalla CIK)

CLASSI	CATEGORIE
125 cc.	KF1 (ex 100 Formula A)
125 cc.	KF2 (ex 100 Intercontinentale A)
125 cc.	KF3 (ex Intercontinentale A Junior ICA/J)
125 cc.	KZ1 (S-ICC)
125 cc.	KZ2 (ICC)

Le classi e categorie internazionali devono essere conformi al regolamento tecnico internazionale.

1.2 - Classi e categorie nazionali (validità: fino al 31/12/2007, salvo diversa indicazione nel regolamento delle singole classi e categorie)

CLASSI	CATEGORIE
100 cc.	Nazionale
100 cc.	Junior
100 cc.	Club (vi è confluita la 100 cc. Senior)
125 cc.	ICC Nazionale
125 cc.	Club (vi è confluita la 125 cc. Senior)
125 cc.	TAG
60 cc.	Baby Kart
60 cc.	Mini Kart

Le classi e categorie nazionali sono istituite dalla CSAI e devono essere conformi alle prescrizioni contenute nei successivi capitoli 2° e 4°.

ART. 2 - MODIFICHE E/O AGGIORNAMENTI

La CSAI si riserva di apportare al presente regolamento ed a quello delle singole 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, i Commissari Sportivi adatteranno le sanzioni previste dal R.N.S., fatti salvi ulteriori provvedimenti per i quali gli stessi richiederanno, in relazione alla gravità degli addebiti, l'intervento del Giudice Sportivo.

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 la registrazione del materiale (diverso dai motori, dai telai e dai pneumatici) 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 e, 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 alla CSAI in qualsiasi momento dal Costruttore interessato.

ART. 4 - OMOLOGAZIONI

I telai, i motori, i pneumatici, i carburatori, le carenature, ecc. devono essere omologati o registrati dalla CSAI e/o dalla CIK, 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 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 dalla 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.

Nelle categorie con volume della camera di scoppio fissato dalla scheda d'omologazione il bordo finale della candela montata sulla testa non deve entrare nella camera di scoppio elettrodo non compreso. (Ved. art. 9.1. – foto n. 2).

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 dalla 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	
Altro materiale		Euro 1.000,00

Il materiale omologato può essere impiegato ancora 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 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
Motore	100
Telaio Baby	50
Freni	100
Carenature	100 set
Accensione	100
Pneumatici	500
Carburatori	100

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

5.1 - Telai

a) Salvo diverse disposizioni contenute nei regolamenti tecnici di categoria, i telai con omologazione CIK FIA 2000-2002 e CIK FIA 2003-2008 saranno ammessi, nelle gare nazionali, indipendentemente dalla categoria in cui sono stati omologati.

b) I tubi del telaio devono essere in materiale di acciaio (sono vietate le leghe leggere ed i materiali compositi) e conformi alle disposizioni CIK in materia. Il loro diametro deve essere quello dichiarato sulla scheda di omologazione.

c) Per tutte le classe categorie la misura massima della carreggiata "fuori tutto" è di mm. 1400, fatta eccezione per:

60 cc. Baby, 60 cc. Mini.: max mm. 1100

100 cc. Junior: max mm. 1360

5.2 - Paraurti

- Cl. 100 - 125 cc.

I paraurti anteriori devono essere conformi al Regolamento Tecnico Internazionale. Per i paraurti posteriori ved. anche il successivo Art. 5.17.2

5.3 - Assale posteriore

Deve essere monopezzo (pieno e forato) in materiale magnetico.

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

L'assale deve avere un diametro esterno massimo di 50 mm. 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.)
50	1.9
49	2.0
48	2.0
47	2.1
46	2.2

45	2.3
44	2.4
43	2.5
42	2.6
41	2.8
40	2.9
39	3.1
38	3.2
37	3.4
36	3.6
35	3.8
34	4.0
33	4.2
32	4.4
31	4.7
30	4.9
29	5.2
28	Plein
27	Plein
26	Plein
25	Plein

Nelle cl. 100 e 125 cc., è consentito il montaggio, nel lato corona dell'assale, di una boccola di irrigidimento di materiale non magnetico, lunghezza massima 12 cm.

Nella cl. 100 e 125 cc. è consentito il montaggio all'interno dell'assale, in prossimità dell'alloggiamento dei mozzi, di una boccola forata di lunghezza compresa tra 30 e 60 mm., anche di materiale non magnetico con esclusione del carbonio o sue fibre.

5.4 - Fuselli anteriori

Con attacco ad inclinazione libera, anche regolabile.

5.5 - 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.

L'utilizzo di materiali compositi è vietato.

5.6 - Sospensioni

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

5.7 - 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.

La dima può essere introdotta in almeno tre punti diversi della circonferenza della ruote per evitare rilevamenti negativi in corrispondenza di deformazioni localizzate;

c) il fissaggio delle ruote deve comportare un sistema di sicurezza (dadi con coppiglia e autobloccanti, ecc.);

d) non sono ammessi distanziali né inserti tra il pneumatico e i bordi del cerchio e tra due semicerchi.

5.8 - Direzione

Deve essere comandata mediante volante, piantone e tiranti rigidi.

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).

5.9 - Trasmissione e cambio

a) Trasmissione

Diretta, tra motore e assale posteriore, mediante catena chiusa oppure mediante cinghia dentata ad anello chiuso.

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, realizzato con materiale plastico resistente, che copra efficacemente la catena, il pignone e la corona per almeno il 50% fin sotto la linea dell'asse della corona. Il paracatena deve inoltre proteggere lateralmente per evitare che il conduttore possa introdurre le dita tra il pignone e la catena.

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 6 cm. a quello della corona.

b) Cambio

In tutte le categorie il comando dell'inserimento delle marce deve essere meccanico.

5.10 - Pedali

Qualunque sia la loro posizione, non devono oltrepassare il paraurti anteriore; il pedale dell'acceleratore deve essere obbligatoriamente munito di molla di richiamo.

5.11 - Sedile

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

Al fine di evitare ogni scivolamento verso la parte anteriore, lateralmente, all'atto della frenata, in tutte le categorie (tranne la 60 cc Mini e Baby) il sedile deve prevedere un rinforzo metallico o plastico in tutti i punti di ancoraggio. Questi rinforzi devono avere uno spessore minimo di 1,5 mm, con una superficie minima 13 cm² o un diametro minimo di 40 mm. Tutti i supporti devono essere imbullonati o saldati ad ogni estremità.

5.12 - Silenziatore

L'uscita dello scarico deve:

- essere posizionata dietro al conduttore in normale assetto di guida;
- avere un'altezza non superiore a 45 cm. da terra;
- essere rivolta, per motivi di sicurezza, verso il basso.

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

Deve inoltre essere montata una protezione che impedisca ogni contatto del pilota in posizione normale di guida con il sistema tubo di scappamento/silenziatore.

5.13 - Serbatoio

Il serbatoio (uno) deve essere in materiale plastico e 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.

5.14 - 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 meccanico più filo di 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 2003-2008 è obbligatorio l'utilizzo di impianto frenante omologato.

c) pedali: devono essere montati su 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;

e) per evitare la fuoriuscita del pneumatico dal cerchio, obbligo dell'applicazione sul cerchio di fusione di un risalto di tenuta del tallone denominato "hump" ovvero di almeno 3 viti di "antistallonamento" (sia per cerchi slick che rain).

5.15 - Limiti di rumorosità

In tutte le gare nazionali che si svolgono in Italia, i kart delle classi e categorie 100 cc. e 125 cc. devono essere muniti di un silenziatore che garantisca il rispetto del limite massimo di rumorosità di 103 dB (senza alcuna tolleranza) misurati con la seguente metodologia:

- kart fermo, su cavalletto, suolo asciutto, superficie rigida;

- motore in funzione a 10.000 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 devono essere omologati 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, non devono superare il limite di 103 dB (senza alcuna tolleranza).

Le procedure di omologazione sono le seguenti:

- le domande possono essere presentate entro il 31 ottobre e la validità dell'omologazione decorrerà dal 1° gennaio dell'anno successivo;

- i Costruttori hanno la facoltà di chiedere un'estensione di omologazione entro i primi sei mesi successivi alla data dell'entrata in vigore dell'omologazione.

Nelle omologazioni con decorrenza dal 1° gennaio 2004 non è ammesso l'uso del carbonio nella realizzazione del silenziatore.

Il superamento del limite di rumorosità di 103 dB (senza tolleranza) comporterà l'esclusione dalla classifica e/o dalla gara con decisione inappellabile dei Commissari Sportivi.

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

5.16 – Silenziatori

a) Silenziatore allo scarico

- Classi 100 cc. e 125 cc.

E' obbligatorio il montaggio, sul terminale della marmitta, di un silenziatore omologato secondo le specifiche di cui al precedente art. 5.16.

b) Silenziatore all'aspirazione nelle classe 100 e 125 cc.

E' obbligatorio il montaggio di un silenziatore all'aspirazione con omologazione CIK-FIA in corso o scaduta (per la ICA o la ICAJ, se si utilizza un silenziatore con omologazione 2003-2008, i due fori di entrata devono avere un diametro di mm. 23).

5.17 - Carenature

5.17.1 - Nelle classi 100 e 125 cc. sono ammesse soltanto carenatures conformi al Regolamento Tecnico Internazionale 2002 e quelle omologate dalla CIK FIA per il periodo 2003-2008.

Solo le carenatures con omologazione fino a tutto il 2002 possono essere tagliate per l'alloggiamento del radiatore e del silenziatore d'aspirazione, in misura non superiore a 2/3 della loro larghezza.

In tutte le classi e categorie la superficie esterna delle carenatures 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. 5.17.2**)

5.17.2 – Protezione delle ruote posteriori

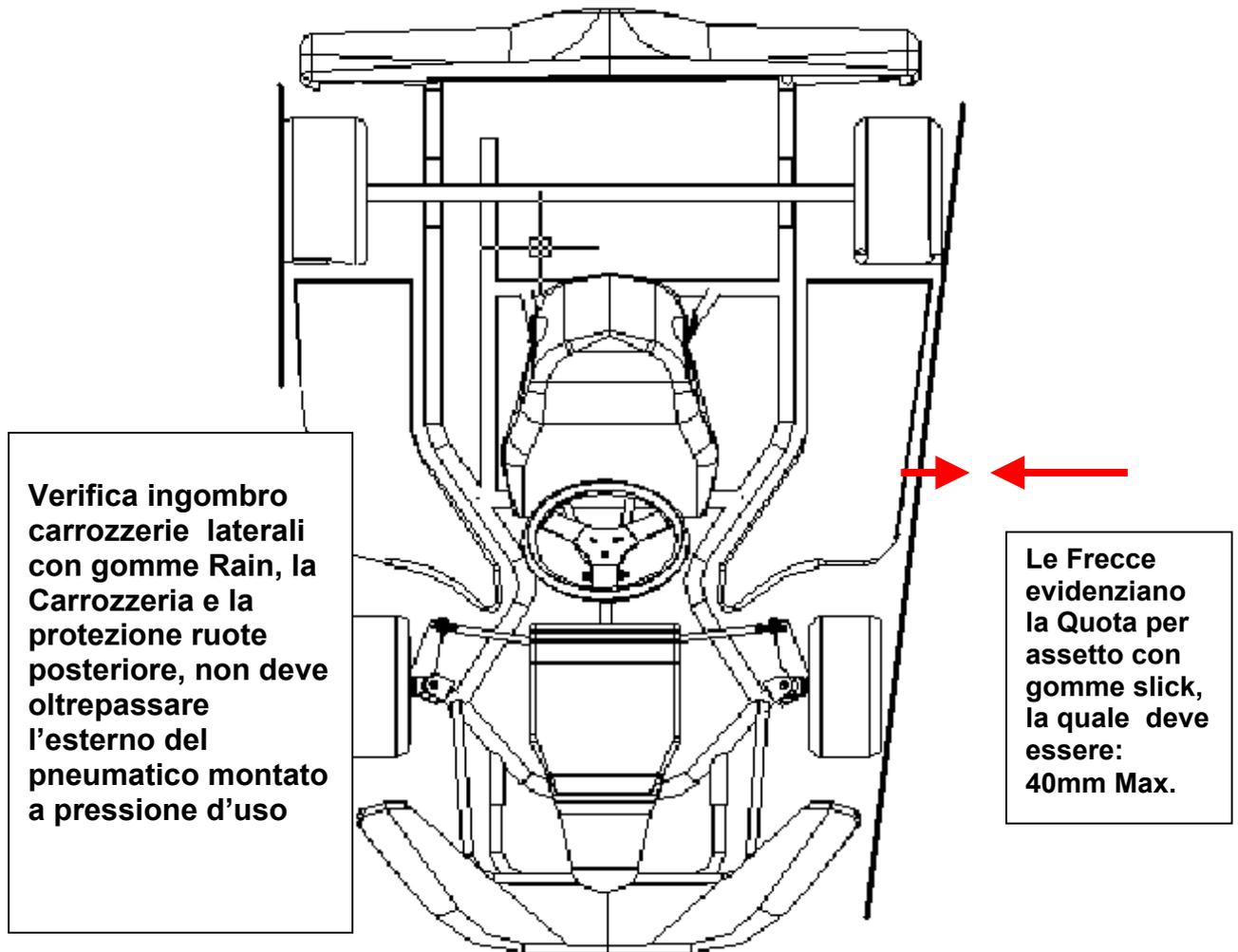
Con decorrenza 28 febbraio 2007 è obbligatorio l'utilizzazione in tutte le categorie delle cl. 100 e 125 cc. delle protezioni delle ruote posteriori conformi al Regolamento Tecnico Internazionale. L'utilizzazione delle predette protezioni è comunque facoltativa a partire dal 1° gennaio 2007. In particolare:

- con eccezione di quelle utilizzate nelle cl. 60 cc., 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 per 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 montata al di sotto il piano passante per l'altezza delle ruote posteriore;
- 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: min. 15 mm. - max 50 mm.
- larghezza minima: 1340 mm.;
- larghezza massima: quella della larghezza fuori tutto ad ogni momento ed in tutte le condizioni di gara;
- altezza dal suolo: minimo 25 mm. massimo 60 mm.;
- l'insieme della protezione posteriore deve essere fissato ai tubi principali del telaio;
- con i supporti omologati con la protezione e realizzati in plastica, acciaio o alluminio, eventualmente con un sistema rapido sui 2 tubi principali del telaio o sul paraurti attuale, barra superiore e barra inferiore (quella anti-intrusione);
- la protezione posteriore deve poter 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 posteriore non deve mai superare il piano esterno delle ruote posteriori.

Disegno n. 1



Per la protezione posteriore delle classi 60 cc. si rinvia al successivo Regolamento Tecnico.

5.18 - Pneumatici

a) In caso di pioggia sono ammessi soltanto i seguenti pneumatici "rain":

- 60 cc. Baby e Mini : Vega WE ant. 10x4.00 - 5 post. 11x5.00 - 5

- 100 Club - 125 Club - 125 ICC NAZIONALE

di produzione nazionale, con omologazione CIK-FIA in corso di validità.

- 100 Nazionale - 100 Junior

con omologazione CIK-FIA in corso di validità.

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

b) Il riscaldamento diretto o indiretto (ad es. percorrendo a zig zag la pista) dei pneumatici è vietato in qualsiasi momento; la rasatura manuale dei pneumatici è consentita, all'interno del parco chiuso, per la sola cl. 60 cc. Baby. 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) I pneumatici possono essere impiegati con o senza camere d'aria.

e) La conformità dei 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 + 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 di -5° Shore) sono considerati non conformi.

f) i pneumatici *rain* devono essere della stessa marca dei pneumatici *slick* che equipaggiano la categoria interessata.

5.19 - Peso

Il peso minimo viene rilevato col Kart in ordine di marcia e conduttore in tenuta di gara a bordo, nelle condizioni in cui viene tagliato il traguardo.

L'eventuale zavorra può essere montata non importa in quale punto, purché venga fissata solidamente con almeno due viti e relativi dadi o fermi di sicurezza (diametro min. 6 mm.)

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.

Per tenuta di gara si intende: tuta, casco, occhiali, guanti e scarpe.

Ogni pista deve disporre, per la taratura della bilancia, di pesi campione da 25 Kg. (normativa CIK) o da 20 Kg. ciascuno, per un peso complessivo di almeno 100 Kg.

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

Le operazioni di pesatura devono osservare la seguente procedura:

1. verificare la precisione della bilancia con i pesi campione messi a disposizione dall'Organizzatore (n° 5 da 20 o n° 4 da 25 Kg., per un peso complessivo di 100 Kg.) 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. In caso di peso non conforme:

2.1 rimuovere tutto il materiale dalla bilancia e *notificare* lo zero al conduttore;

2.2 verificare nuovamente la precisione della bilancia (ved. prec. p. 1) e *notificarla* al conduttore;

2.3 redigere il verbale riportando il peso riscontrato ed il peso minimo della categoria;

2.4 far firmare il verbale esclusivamente al conduttore;

2.5 apporre la firma dell'Ufficiale di Gara addetto alla bilancia e consegnarlo al Commissario Tecnico Nazionale – se presente – ovvero al presidente del Collegio dei Commissari Sportivi; il materiale oggetto di pesatura non deve essere trattenuto.

5.20 - Numeri di gara

a) Ogni telaio deve essere equipaggiato di almeno due placche porta-numero che saranno montate rispettivamente nella parte anteriore e posteriore del telaio stesso.

La placca porta-numero dovrà essere di formato quadro, piena e costituita da materiale plastico di colore giallo non trasparente (opaco), con ogni lato di cm. 22 più o meno 1.

Il posizionamento deve essere accurato sia per facilitare la lettura del numero di gara, sia per evitare che la placca porta-numero si ribalti durante la gara.

Se il numero di gara anteriore è applicato direttamente sul pannello frontale (particolare H del disegno del precedente par. 5.18), la superficie che lo ospita deve essere piana e di dimensioni pari a quelle della placca porta-numero; in caso contrario, in numero di gara deve essere applicato su una placca porta-numero di misura regolamentare montata sul pannello stesso o nella parte anteriore del telaio, in basso.

Il numero di gara dovrà essere altresì applicato sul lato esterno di ciascuna delle carenature laterali.

b) i numeri di gara dovranno essere di colore nero ed avere una altezza minima di cm. 15 ed una larghezza di cm. 2.

5.21 – Carburatori

Con Omologazione CSAI o CIK-FIA, nel rispetto della scheda e del proprio regolamento di categoria

5.22 - 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/m3	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 mediante comunicato affisso nell'Albo Ufficiale di gara.

Con questo controllo i Commissari Tecnici si limitano a verificare, con tolleranza è 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.

L'elenco sarà pubblicato anno per anno.

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 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.

5.23 - Disposizioni diverse

a) Classi 100 e 125

E' consentito l'utilizzo di sistemi di visualizzazioni dei parametri di RPM, Crono e Temperatura Acqua.

b) Gli angoli di scarico e di aspirazione devono essere rilevati, ove previsto, mediante uno spessimetro da 0,20 mm. **avente un larghezza di 10 mm.**

c) Sistema di raffreddamento: un solo circuito di raffreddamento e una sola pompa. L'uso di due radiatori è limitato alla Cl. 125 cc. In questo caso i due radiatori possono essere collegati tra loro solo in serie.

L'utilizzo del nastro adesivo sui radiatori non è consentito.

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.

d) Accensioni

In tutte le classi e le categorie, con eccezione delle cl. 60 cc. Baby e Mini, sono ammesse le accensioni ad anticipo fisso, con omologazione CIK/FIA in corso di validità.

E' 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.

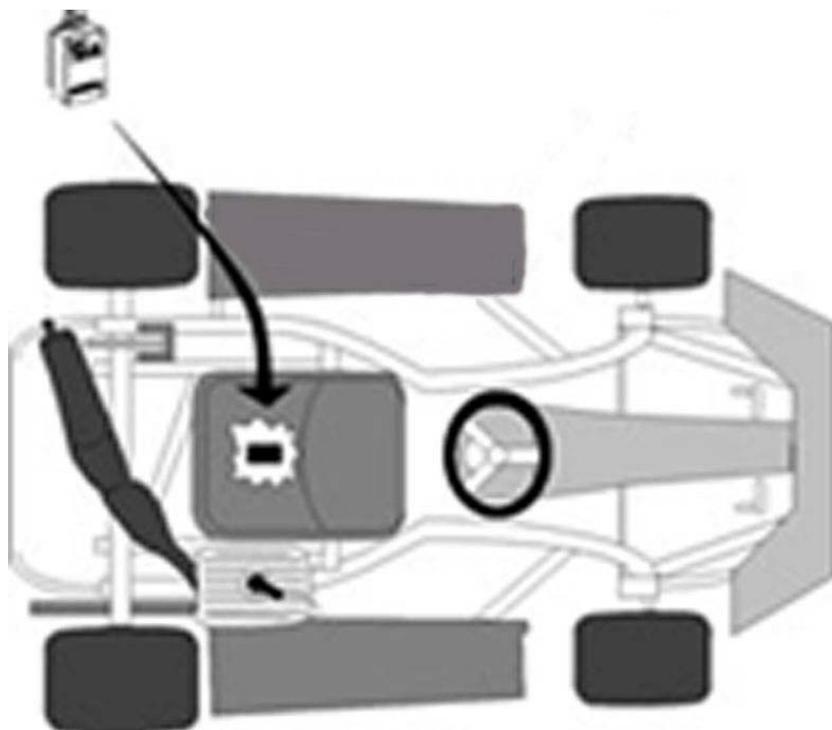
L'accensione di proprietà del concorrente sarà restituita al termine di ciascuna fase di gara.

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.

e) Trasponder

In caso di cronometraggio per mezzo di trasponder è obbligatorio posizionare i trasponder nel modo indicato nel disegno.

Il posizionamento è sullo schienale del sedile, ad un'altezza di 25 cm (+/- 5 cm.)



CAPITOLO III

CLASSI E CATEGORIE INTERNAZIONALI

Le classi e categorie internazionali devono essere conformi al Regolamento Tecnico Internazionale.

CAPITOLO IV

CLASSI E CATEGORIE NAZIONALI

(60 Baby Kart, 60 Mini Kart, 100 Junior, 100 Senior, 100 Nazionale, 125 Senior, 125 ICC/Naz., 100 e 125 Club)

In via transitoria, fino al 31.12.2006 sono ammessi i pneumatici (marca, modello e dimensioni) riportati nel seguente schema riepilogativo.

SCHEMA RIEPILOGATIVO				
Categoria	Marca	Tipo	Dimensioni	
			Anteriori	Posteriori
60 cc. Baby	VEGA	CADETTI	10x4.00-5	11x5.00-5
60 cc. Mini	VEGA	CADETTI	10x4.00-5	11x5.00-5
100 cc. Junior*				
100 cc. Nazionale*				
100 cc. Club**	LECONT	LH	10x4.50-5	11x7.10-5
125 cc. Club**	LECONT	LH	10x4.50-5	11x7.10-5
125 cc. ICC NAZIONALE	VEGA	SL5	10x4.50-5	11x7.10-5
* gli pneumatici delle cl. 100 cc. Junior ed 100 Nazionale devono essere monomarca e monotipo. Tuttavia, fino a nuova comunicazione, sono ammessi gli pneumatici indicati rispettivamente negli art. 6 e 7 seguenti.				
** categoria sperimentale.				

Art. 6 - CLASSE 100 NAZIONALE

Si applica il Regolamento Tecnico Internazionale della classe 100 Intercontinentale A.

a) Telai: sono ammessi i telai con omologazione CIK-FIA 2000-2002, 2003-2008 e 2006-2011.

b) Pneumatici: monomarca e monotipo

Fino a nuova comunicazione sono ammessi pneumatici con omologazione internazionale CIK/FIA Gr. 2, in corso di validità, di mescola classificata "MEDIUM" (Sigla CIK/07/M).

Marca	Tipo
MG Industria e Commercio	KZ
Continental AG	CBB
Vega France	FM
Le Cont S.r.l.	Slick
Vega S.p.a.	Vega/XS
Bridgestone Corporation	YJB
Sumitomo Rubber Ind. Ltd	DCM
Cheng Shin Rubber Ind. Co. Ltd	MH
Yokohama	DA/GP2

Art. 7 - CLASSE 100 JUNIOR

Si applica il Regolamento Tecnico Internazionale della classe 100 Intercontinentale A Junior.

Sui kart della cl. 100 cc. Junior è consentito montare un sistema di avviamento elettrico del motore.

a) Telai: sono ammessi i telai con omologazione CIK-FIA 2000-2002, 2003-2008 e 2006-2011.

b) Pneumatici: monomarca e monotipo

Fino a nuova comunicazione sono ammessi pneumatici con omologazione internazionale CIK/FIA Gr. 2, in corso di validità, di mescola classificata "MEDIUM" (Sigla CIK/07/M).

Marca	Tipo
MG Industria e Commercio	KZ
Continental AG	CBB
Vega France	FM
Le Cont S.r.l.	Slick
Vega S.p.a.	Vega/XS
Bridgestone Corporation	YJB
Sumitomo Rubber Ind. Ltd	DCM
Cheng Shin Rubber Ind. Co. Ltd	MH
Yokohama	DA/GP2

c) Procedura obbligatoria per il controllo del volume della camera di scoppio senza smontare la testata.

1 - Attendere che il Motore sia a temperatura ambiente.

2 - Fare smontare la candela (controllare la quota 18,5 mm).

3 - Avvitare "l'inserto" al posto della candela, l'inserto stretto sulla testata dovrà essere fissato nello stesso ed identico modo come era fissata la candela.

4 - Mettere il pistone al punto morto superiore e bloccare l'albero motore.

5 - Assicurarsi che il motore sia in piano perfettamente orizzontale.

6 - Con una buretta di laboratorio graduata (meccanica o elettronica) riempire la camera di combustione (con una miscela del 50% di olio e 50% carburante) fino a quando il liquido rasenta il bordo superiore dell'inserto.

7 - Il volume allora misurato meno il volume dell'inserto (2 cc.) non dovrà essere inferiore a 12 cc.

Art. 8 - CLASSE 125 ICC NAZIONALE

a) Telai: ved. prec. Art. 6 lett. A)

b) Motore: monocilindrico ad ammissione lamellare, con omologazione CIK-FIA in corso di validità, raffreddato esclusivamente ad acqua con un solo circuito;

c) Cilindrata massima 125 cc.;

d) Pacco lamellare (dimensioni e disegni) conforme alla rispettiva scheda di omologazione. Coperchio del Pacco lamellare libero;

e) Carburatore, sono ammessi:

- il carburatore Dell'Orto tipo PHBE, Ø 30 mm., in alluminio, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusione "Venturi" max mm. 30, verificabile con tampone "non passa" di mm. 30.25;
- il carburatore Dell'Orto tipo VHSB, Ø 30 mm., in alluminio, di serie normale, originale di fabbrica, con diffusore "Venturi" max mm. 30.

Su ambedue i carburatori non è consentito l'utilizzo di sistemi "power jet";

f) Cambio di velocità omologato CIK-FIA conforme alla rispettiva scheda di omologazione (compresa la coppia primaria). Minimo 3 rapporti, massimo 6 rapporti. Comando del cambio meccanico manuale; sono vietati tutti i sistemi di servo assistenza elettrica e non;

g) Angolo di apertura totale di scarico: 199° massimo;

h) Volume della camera di scoppio minimo 11 cc. Procedura per il controllo del volume come indicato di seguito;

i) Candela: di marca libera. Dimensioni, lunghezza 18,5 mm, passo M 14x1.25 mm. Il filetto della candela montata sulla testata non dovrà in qualsiasi momento entrare all'interno della camera di scoppio;

l) Marmitta: omologata dedicata al motore, conforme (misure, peso e volume) alla rispettiva scheda di omologazione;

m) Telaio: sono ammessi i telai con omologazione CIK-FIA 2003/2008 e precedenti;

n) Pneumatici: 5". 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.).

o) Peso minimo:

Kg 170.

Procedura obbligatoria per il controllo del volume della camera di scoppio senza smontare la testata.

1 - Attendere che il motore sia a temperatura ambiente.

2 - Fare smontare la candela (controllare la quota 18,5 mm).

3 - Avvitare "l'inserto" al posto della candela, l'inserto stretto sulla testata dovrà essere fissato nello stesso ed identico modo come era fissata la candela.

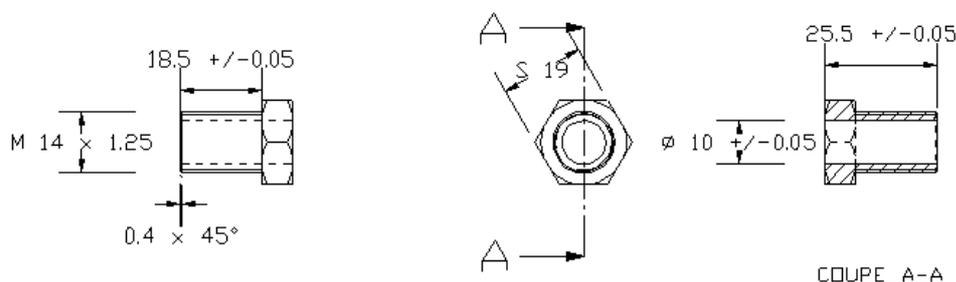
4 - Mettere il pistone al punto morto superiore e bloccare l'albero motore.

5 - Assicurarsi che il motore sia in piano perfettamente orizzontale.

6 - Con una buretta di laboratorio graduata (meccanica o elettronica) riempire la camera di combustione (con una miscela del 50% di olio e 50% carburante) fino a quando il liquido rasenta il bordo superiore dell'inserto.

7 - Il volume allora misurato meno il volume dell'inserto (2 cc.) non dovrà essere inferiore a 11 cc.

(disegno della boccola, dimensione in mm.)



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

Art. 9 – CLASSE 60 cc. Minikart (età 9 - 12 anni)

9.1 – 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 1° settembre 2005 – 31 dicembre 2009.

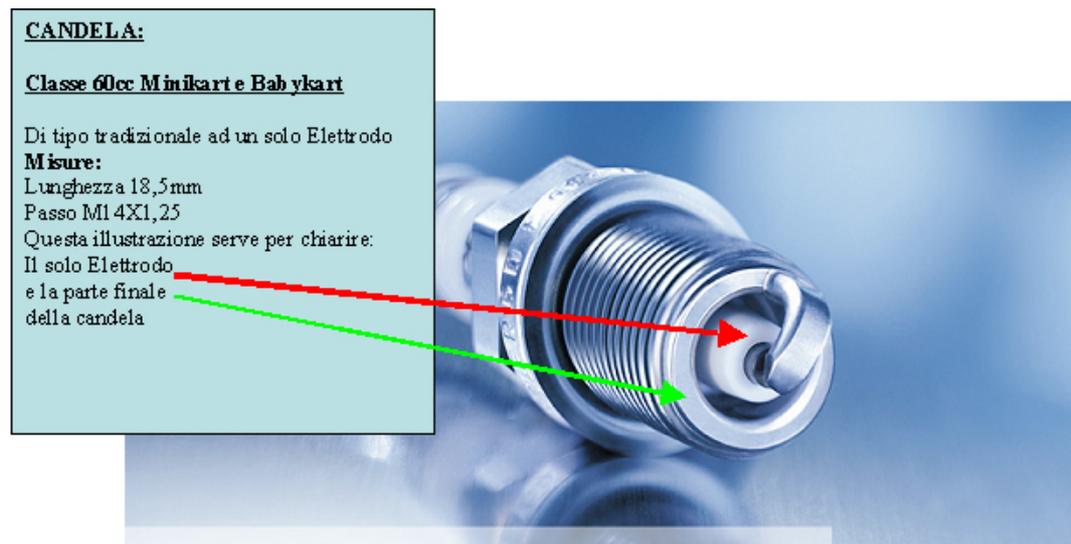
L'identificazione del motore omologato e dei suoi componenti dovrà essere possibile grazie alle descrizioni tecniche (foto, disegni, quote, ecc.) contenute nella scheda di omologazione.

I pezzi che compongono il motore devono essere marcati e codificati dal Costruttore.

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 10mm;
- Candela: di marca libera del tipo tradizionale ad un solo elettrodo, misure: lunghezza 18,5mm; passo M14x1,25 (vedi foto 1), il bordo finale della candela montata sulla testa non deve entrare nella camera di scoppio elettrodo non compreso (vedi foto 2).



(foto1)



(foto2)

- Volume della camera di combustione: 7 cc., sopra filetto candela; ogni artificio atto a modificare direttamente o indirettamente il volume della camera di scoppio, gli angoli di aspirazione e scarico, sono vietati;
- Forma della camera di combustione: sferica, verificabile con dima fornita dal Costruttore;
- Raffreddamento: ad aria libera.
- Carburatore a vaschetta, diametro del venturi 18.00 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;

- Avviamento elettrico *on board* (TAG), alimentato da batteria dedicata in esclusiva allo start; la corona dell'avviamento deve essere montata sul lato frizione e deve essere realizzata in materiale magnetico. 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 o cinghia stringente).

- Il regime di primo trascinamento (attacco) della frizione è stabilito in 5500 rpm. massimo. Il controllo è effettuato sulla pre-griglia di ogni partenza con kart in ordine di marcia e pilota a bordo, mediante verifica dell'avanzamento del kart al regime di 5500 rpm;

- Accensione: analogica, ad anticipo fisso, omologata dalla CSAI 1/9/2005 – 31/12/2009.

- Marmitta 60cc Minikart: disegno unico uguale per tutti

- Rapporto Pignone: Z11/ Corona libera.

9.2 – Telaio

Telaio conforme al presente regolamento tecnico ed alla propria scheda di omologazione approvata dalla CSAI con validità 1° settembre 2005 – 31 dicembre 2009.

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.

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.

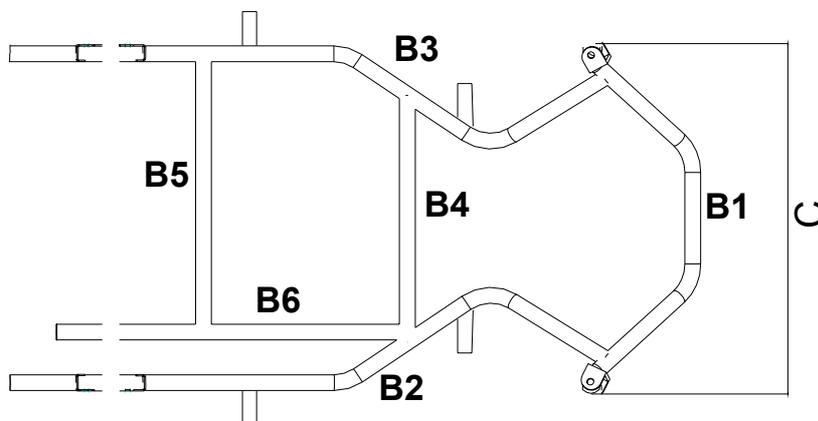
I fuselli devono essere ad attacco fisso o registrabile.

I tubi del telaio, di spessore dichiarato nella scheda di omologazione approvata, devono essere di materiale magnetico. E' vietato l'uso del titanio, del magnesio e sue leghe e delle fibre nobili (kevlar, carbonio, ecc.)

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

Serbatoio: ferme restando le altre prescrizioni dell'art. 5.13 del Cap. 2°, 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 indicata nel disegno seguente:



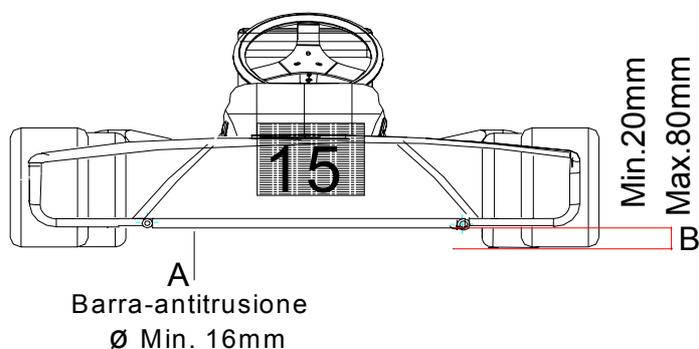
C = Larghezza dell'avantreno, che viene misurata tutta esterna nella parte inferiore delle "C" dove si montano i fuselli.

I pezzi che compongono il telaio devono essere marcati e codificati dal Costruttore.

L'utilizzo in gara di una barra anti-intrusione secondo le dimensioni seguenti è obbligatorio.

A = Ø minimo del tubo 16mm in materiale magnetico, fissato sui 2 tubi principali del telaio

B = Altezza da terra minimo 20mm., massimo 80 mm.



9.3 - Ruote e Pneumatici

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

b) larghezza massima ruota completa, con pneumatico montato a pressione, anteriore mm. 115 (verifica con dima di mm. 117), posteriore mm. 150 (verifica con dima di mm. 152);

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

9.4 - Peso

Minimo Kg. 105.

9.5 - Carenature

Sono ammesse le carenature (paraurti anteriore, spoiler anteriore porta numero, cassoni laterali, paraurti posteriore) omologate dalla CSAI per il periodo 1° settembre 2005 – 31 dicembre 2009, I tubi che supportano le carenature devono essere in materiale magnetico. E' vietato l'utilizzo del titanio, del magnesio e sue leghe e delle fibre nobili (kevlar, carbonio, ecc.) e, in generale, di tutti i materiali non magnetici.

Protezione ruote posteriori o carenatura posteriore obbligatoria, registrate dalla CSAI, validità 01/09/2005 – 31/12/2009.

Art. 10 - CLASSE 60 cc. BABYKART (età 7 – 9 anni)

10. – Motore

Valgono le disposizioni di cui al punto precedente punto 9.1 con le seguenti eccezioni:

- Marmitta a bauletto monotipo, disegno unico uguale per tutti; **il fondello di scarico deve essere saldato al corpo marmitta in modo che tra fondello e corpo non si verifichino sfiatamenti.**

- Rapporto Pignone/Corona: 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.**

10.2– Telaio

Ved. precedente art. 9.2

10.3 - Ruote e Pneumatici

Ved. precedente Art. 9.3.

10.4 - Peso

Minimo Kg. 80.

10.5 – Carenature

Ved. precedente Art. 9.5.

ART. 11 - CLASSE 100 cc. CLUB (vi è confluita la 100 cc. Senior)

Alla classe si applica il Regolamento Tecnico Internazionale della classe Formula A (2006) con le seguenti eccezioni:

a) Telaio

Sono ammessi i telai con omologazione CIK/FIA 2006/2011 o precedenti.

- 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 CIK/FIA per il periodo 2003-2008 devono obbligatoriamente utilizzare impianto frenante e carenature omologate e conformi alla normativa tecnica internazionale vigente.

b) 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.

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.

c) Carburatori: sono ammessi i carburatori a farfalla ad asse centrale, omologati dalla CIK-FIA o dalla CSAI, conformi alle rispettive schede di omologazione.

d) Marmitta

Sono ammesse soltanto le marmitte con omologazione CIK/FIA in corso o scaduta, omologate dalla CIK-FIA in data antecedente al 1° gennaio 2004, di spessore di mm. 0.8 min.

e) Ruote e pneumatici

10X4.50 - 5

11X7.10 - 5

Marca: LE CONT TYRES tipo : LH

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).

f) Peso minimo: Kg 155

Art. 12 - CLASSE 125 cc. CLUB (vi è confluita la 125 cc. Senior)

a) Telai

Sono ammessi i telai con omologazione CIK/FIA 2006/2011 o precedenti.

b) Motori

125 cc. Monocilindrico di serie, raffreddato ad acqua (con un solo circuito), con ammissione lamellare o valvola rotante, con cambio di velocità, omologato dalla CIK/FIA o dalla CSAI, conformi alle rispettive schede di omologazione. Il volume della camera di combustione per il controllo come da procedura della Cat. 125 ICC Naz.

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.

c) 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.

d) Accensioni:

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

e) Ruote e pneumatici

10X4.50 - 5

11X7.10 - 5

Marca: LE CONT TYRES tipo: LH

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).

f) Peso minimo

Kg 175

Procedura obbligatoria per il controllo del volume della camera di scoppio senza smontare la testata.

1 - Attendere che il motore sia a temperatura ambiente.

2 - Fare smontare la candela (controllare la quota 18,5 mm).

3 - Avvitare "l'inserto" al posto della candela, l'inserto stretto sulla testata dovrà essere fissato nello stesso ed identico modo come era fissata la candela.

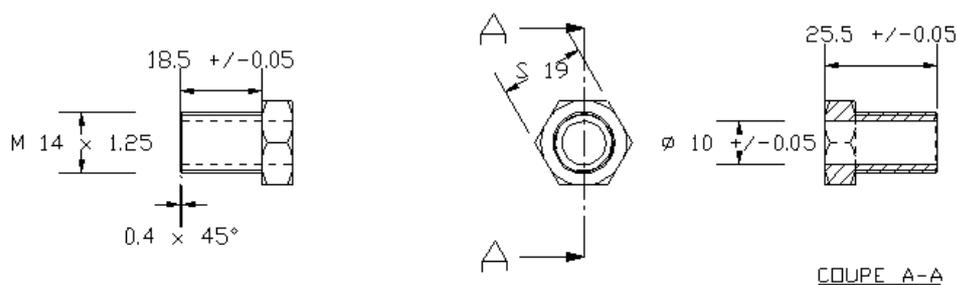
4 - Mettere il pistone al punto morto superiore e bloccare l'albero motore.

5 - Assicurarsi che il motore sia in piano perfettamente orizzontale.

6 - Con una buretta di laboratorio graduata (meccanica o elettronica) riempire la camera di combustione (con una miscela del 50% di olio e 50% carburante) fino a quando il liquido rasenta il bordo superiore dell'inserto.

7 - Il volume allora misurato meno il volume dell'inserto (2 cc.) non dovrà essere inferiore a 11 cc.

(disegno della boccola, dimensione in mm.)



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

Art. 13 - cl. 125 cc. TAG

a) Kart ammessi

Sono ammessi i kart (telaio, motore e pneumatici) conformi ai regolamenti tecnici dei Trofei di Marca con autorizzazione della CSAI in corso di validità.

b) Piloti ammessi

Sono ammessi i piloti di età superiore a 15 anni, titolari di una licenza di conduttore Nazionale Club, Trofeo di Marca, Internazionale C o B CSAI/Karting in corso di validità. (in NSK 1).