

REGOLAMENTO E.N.D.A.S. GARA KARTING 2021

Art. 1 - CLASSI E CATEGORIE – VALIDITÀ'

1.1 - Classi e categorie (validità: quella stabilita da E.N.D.A.S.)

CLASSI CATEGORIE

ETA'

PROMOZIONALE: 50cc Puffo 50cc Easy 50cc Top Comer Anni:5 - 8

60cc Mini 60cc S.Mini Anni:9 -13

100cc Unica 100cc Easy Anni>13

125cc X30 Anni>13

125cc Tag Anni>13

125cc S.Tag Anni>13

125cc AMA Anni>14

125cc Top Driver Anni>14

125cc Rotax MAX+ EVO Anni>13

queste categorie si costituiranno se ci saranno almeno 5 piloti. In caso contrario questa categorie verranno accorpate con le categorie .

Art. 2 - MODIFICHE E/ O AGGIORNAMENTI

E.N.D.A.S. si riserva di apportare al presente regolamento ed a quello delle singole categorie, le modifiche e/o aggiornamenti che riterrà necessario, dandone comunicazione sul proprio sito specificando come allegato o aggiornamento regolamentare.

Art. 3 - VIOLAZIONI DELLE NORME

In caso di violazione delle norme di cui agli articoli seguenti, i Commissari Sportivi adotteranno le sanzioni previste dal **E.N.D.A.S.**

CAPITOLO II NORME GENERALI

Chiunque operi nell'ambito dell'attività karting è sotto la vigilanza di **E.N.D.A.S.**: tale vigilanza si attua attraverso il tesseramento al settore Karting **E.N.D.A.S.**

Art. 4 - DISPOSIZIONI COMUNI A TUTTE LE CLASSI E CATEGORIE

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

4.1-Verifiche-ante gara: Materiale che può essere utilizzato nelle gare titolate Nazionali:

a) Telaio: max 1 b) Motori:max 1

Ogni conduttore può disporre soltanto del seguente materiale, che deve essere Punzonato al termine delle prove libere di allenamento.

4.2 – Verifiche:

Ogni Pilota in fase di verifiche tecniche deve essere fornito di fiches di omologazione dei materiali che ha usato in gara.

4.3 – Motori:

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

4.4 – Materiali:

Per materiali si intendono (**motori, telai, carburatori, marmitte**) in caso di dubbio sull'originalità dei componenti, farà fede la comparazione del componente di ricambio fornito dalla casa costruttrice nuovo e/o originale.

4.5 – Telai:

a) sono ammessi i telai con omologazione scaduta o in corso di validità o con autorizzazione **E.N.D.A.S. Karting.**

b) Per tutte le classi e categorie la misura massima della carreggiata “fuori tutto” è di **max mm 1400,**

per le classi **60cc Mini, 60cc S.Mini: max mm 1100.**

4.6 – Carenature:

Le carenature 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 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.

4.7 – Paraurti:

In tutte le categorie delle **classi** di cui al presente **Regolamento Tecnico**

E.N.D.A.S., è obbligatorio l'utilizzazione delle protezioni delle ruote posteriori.

- per il montaggio della protezione posteriore non è permesso di modificare il telaio.

Nel caso di utilizzo di protezioni posteriori in plastica di tipo monoblocco non devono rappresentare pericolo per la sicurezza. La struttura deve essere senza guarnizione di schiuma 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, l'altezza dal suolo: minimo 25 mm. massimo 60 mm.;

- larghezza massima: quella della larghezza fuori tutto ad ogni momento ed in tutte le condizioni di gara; 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.

- l'insieme della protezione posteriore deve essere fissato ai tubi principali del telaio;

I paraurti posteriori sono realizzati con supporti in acciaio o alluminio e protezioni realizzati in plastica, o con barra superiore e barra inferiore anti-intrusione;

– la protezione posteriore deve essere montata su tutti i telai, in ogni condizione, la protezione posteriore non deve mai superare il piano esterno delle ruote posteriori.

– **OBBLIGO DEI MUSETTI ANTERIORI con sistema di fissaggio OMOLOGATI 2015/2020.**

4.8 - Assale posteriore:

Deve essere monopezzo (**pieno e forato**).

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.

4.9 - Fuselli anteriori:

Con attacco ad inclinazione libera, anche regolabile.

4.10 – Pianale:

È 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.

4.11 – Sospensioni:

È vietato qualsiasi dispositivo di sospensione sia elastica che articolata.

4.12 - 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 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 o autobloccanti, ecc.);

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

4.13 – Direzione:

Deve essere comandata mediante volante, piantone e tiranti rigidi.

Il volante può essere di forma diversa, ma con almeno 3 razze e chiuso. La parte del volante, posta al di sopra dei 2/3 della sua circonferenza, può anche essere piatta.

È 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).

4.14 - Trasmissione e cambio:

a) Trasmissione diretta, tra motore e assale posteriore, mediante catena chiusa oppure mediante cinghia dentata ad anello chiuso. È vietato ogni tipo e/o sistema di differenziale. È 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.

b) Cambio:

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

4.15 – Pedali:

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

4.16 – 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 60cc Mini**) il sedile deve prevedere un rinforzo metallico in tutti i punti di ancoraggio. Tutti i supporti devono essere imbullonati o saldati ad ogni estremità.

4.17 – 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;
- Il terminale del silenziatore deve essere contenuto nell'angolo formato tra il paraurti e il lato esterno della ruota posteriore. Deve essere montato in maniera da impedire ogni contatto con il pilota in posizione normale di guida. Per le classi 125cc con cambio di velocità devono essere utilizzati esclusivamente solo silenziatori omologati, di seguito negli aggiornamenti regolamentari l'elenco dei silenziatori:

4.18 – 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 deve contenere solo il carburante; sono vietati ogni tipo di additivi che possono modificare le prestazioni.

4.19 – Sicurezza:

Oltre a quelle di cui ai paragrafi precedenti, nelle gare **E.N.D.A.S.** 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 1 morsetto ogni capocorda. Il diametro minimo dei fili di comando dei freni deve essere almeno di mm. 1,8.

c) Nelle Classi con avviamento elettrico, la batteria deve essere fissata in modo efficace (cestello di contenimento fissato solidamente al telaio mediante cavalletto con viti, elastici di adeguata robustezza o cinghia stringente).

d) E' vietato il montaggio di telecamere e fotocamere sul casco e sul telaio per tutta la durata della manifestazione. (con autorizzazione del direttore di gara)

d) Pedali:

Devono essere montati su tubi principali del telaio;

e) 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;

f) 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). Esclusa la categoria 60cc.

4.20 - Limiti di rumorosità:

In tutte le gare dell'**E.N.D.A.S.**, i kart delle classi e categorie 100cc e 125cc, sono obbligati al montaggio, sul terminale della marmitta, di un silenziatore omologato.

4.21 – Pneumatici:

a) Il riscaldamento diretto o indiretto (ad es. percorrendo a zig zag la pista) dei pneumatici è vietato in qualsiasi momento;

b) La conformità dei pneumatici è controllata con il durometro. Quando verrà predisposto il parco chiuso gomme, per avere le condizioni accettabili di uniformità di temperatura, la procedura di controllo è la seguente:

➤ Al termine delle prove ufficiali di qualificazione se necessario i pneumatici verranno controllati con il durometro, i pneumatici che presentano i valori di durezza diversi dalla media (con una tolleranza di - 5° shore) sono considerati non conformi. Lo stesso controllo può essere disposto, con decisione dei Commissari Sportivi, dopo ogni altra fase di gara.

4.22 – Peso:

Il peso minimo viene rilevato con il 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 saldamente 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.

4.23 - Per tenuta di gara si intende:

Tuta, casco, guanti, paracostole e scarpe.

L e o p e r a z i o n i d i p e s a t u r a d e v o n o o s s e r v a r e l a s e g u e n t e p r o c e d u r a:

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.);
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.

4.25 - Numeri di gara:

a) Ogni telaio deve essere equipaggiato di almeno due tabelle porta-numero che saranno montate rispettivamente nella parte anteriore e posteriore del telaio stesso. La tabella portanumero dovrà essere quadrata e costituita da materiale plastico di colore giallo non trasparente (opaco). Il posizionamento deve essere accurato sia per facilitare la lettura del numero di gara, sia per evitare che la tabella porta-numero si ribalti durante la gara. Se il numero di gara anteriore è applicato direttamente sul pannello frontale la superficie che lo ospita deve essere piana e di dimensioni pari a quelle della tabella porta-numero; in caso contrario, il numero di gara deve essere applicato su una tabella porta-numero di misura regolamentare montata sul pannello stesso. Il numero di gara dovrà essere 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.

4.26 – Carburatori:

Nel rispetto del proprio regolamento di categoria, è consentito l'utilizzo di sistemi "Power Jet".

4.27 – Candele:

In tutte le Classi dove viene misurato il volume della camera di combustione .

4.28 - Acquisizione dei dati:

È consentito l'utilizzo di sistemi di visualizzazioni dei parametri di RPM, Crono e Temperatura acqua.

Non è consentito l'uso di qualsiasi telecamera montata sul casco o sul telaio.

4.29 - Sistema di raffreddamento:

Un solo circuito di raffreddamento e una sola pompa. L'uso di due radiatori è consentito solo se collegati tra loro in serie. 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. È vietato l'uso dei liquidi refrigeranti nei radiatori.

4.30 – Accensioni:

In tutte le classi e le categorie, sono ammesse solo le accensioni ad anticipo fisso. È vietato l'utilizzo di ogni tipo di ritardatore. In sede di parco chiuso i Commissari Sportivi, sentiti i Commissari Tecnici, hanno quindi facoltà di disporre, a loro discrezione la sostituzione dell'accensione con quella fornita dagli Organizzatori, sia disporre a loro discrezione il controllo dell'accensione mediante pistola stroboscopica, per stabilire che l'accensione non sia variabile. 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.

4.31 – Trasponder:

Il cronometraggio mediante trasponder è obbligatorio posizionare lo stesso dietro lo schienale del sedile.

4.32 - Sicurezza:

I Kart devono essere dotati di carenature previste, paraurti posteriore e equipaggiati con gli apprestamenti di sicurezza previsti.

Art. 5 - CLASS E 60cc Mini

5.1 – 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 omologa fino alla data 31/12/2009. I pezzi del motore devono sempre conservare la loro costruzione di origine. I motori devono essere inoltre conformi alle caratteristiche seguenti:

9.2 - Candela:

Di marca libera del tipo tradizionale ad un solo elettrodo, misure: lunghezza 18,5mm; passo M14x1,25 il bordo finale della candela montata sulla testa non deve entrare nella camera di scoppio elettrodo non compreso.

9.3 - Volume della camera di combustione :

Il volume misurato non deve essere inferiore a **7 cc.minimo**, rilevato sopra filetto candela; ogni artificio atto a modificare direttamente o indirettamente il volume della camera di scoppio, è vietata;

9.4 - Raffreddamento:

Ad aria libera.

9.5 - 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. Ogni tipo di lavorazione, raccordatura, lucidatura, aggiunta o asportazione di materiale è vietata. Il carburatore deve essere verificato mediante tampone"

non passa".

9.6 - Avviamento:

Elettrico *on board* (TAG), alimentato da batteria dedicata in esclusiva allo start; la corona dell'avviamento deve essere montata sul lato frizione. Il motore deve essere dotato di un

interruttore di arresto efficace e sicuro. È vietato qualsiasi artificio (condensatori ed altro) diverso dal cablaggio che collega la batteria al pulsante di avviamento.

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).

9.7 - Frizione:

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

La frizione deve essere a secco, ad espansione centrifuga, senza apportazioni di materiali.

Chi viene trovato non conforme a questa misurazione prima delle prove cronometrate ha la possibilità di intervenire, nell'arco di tempo stabilito per le prove cronometrate.

In fase di verifica pre-gara, se il pilota viene trovato non conforme a questa misurazione viene squalificato.

9.8 - Accensione:

Analogica, ad anticipo fisso, controllata mediante pistola stroboscopica.

9.9 – Marmitta: Disegno unico uguale per tutti.

9.10 - Rapporto Pignone:Z11/Corona libera

9.11 – Telaio:

Telaio conforme al presente regolamento tecnico e alle proprie schede di omologazione di ogni costruttore. Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità.

È vietato il montaggio sul telaio di qualsiasi barra stabilizzatrice o di irrigidimento. Il sedile deve essere fissato al telaio mediante 4 punti saldati al telaio stesso. È vietato l'utilizzo di barre di rinforzo

al sedile. I fuselli devono essere ad attacco fisso o registrabile. Freni a funzionamento meccanico o idraulico agenti soltanto sulle ruote posteriori.

9.12 - Serbatoio: il serbatoio (uno) deve avere una capacità minima di 3 litri e deve poggiare sul pianale del telaio. L'utilizzo in gara di una barra anti-intrusione *secondo le dimensioni seguenti è obbligatorio*: Ø minimo del tubo 16mm, fissato sui 2 tubi principali del telaio.

9.13 - Ruote e Pneumatici:

Slick: Vega mod. SL10 ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

Rain: Vega mod. WE ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

9.14– Peso: Peso minimo Kg. 100.

A r t . 10 - C L A S S E 60cc Sup e r M i n i

10.1 – Motore:

Nella categoria 60cc S. Mini potranno partecipare oltre ai motori con omologazione 2010/2014 anche i motori con omologazione 2015/2020. Monocilindrico, ad ammissione di tipo "Piston Port", raffreddato esclusivamente ad aria "libera" con avviamento *on board* (TAG), conforme al presente regolamento tecnico e alla propria scheda di omologazione con validità 01/01/2010 al 31/12/2014. I pezzi del motore devono sempre conservare la loro costruzione di origine. I motori devono essere inoltre conformi alle caratteristiche seguenti:

10.2 - Candela:

Di marca libera del tipo tradizionale ad un solo elettrodo, misure: lunghezza 18,5mm; passo M14x1,25 il bordo finale della candela montata sulla testa non deve entrare nella camera di scoppio elettrodo non compreso.

10.3 - Volume della camera di combustione:

Il volume misurato non deve essere inferiore a 4,8 cc.+ 2 cc. Insetto = **6,8 cc minimo**. La procedura di controllo verrà effettuata con il grasso sulle pareti del cilindro.

10.4 – Raffreddamento: Ad aria libera.

10.5 - 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.

Ogni tipo di lavorazione, raccordatura, lucidatura, aggiunta o asportazione di materiale è vietata. Il carburatore deve essere verificato mediante tampone "non passa".

10.6 - Avviamento:

Elettrico *on board* (TAG), alimentato da batteria dedicata in esclusiva allo start; la corona dell'avviamento deve essere montata sul lato frizione. Il motore deve essere dotato di un interruttore

di arresto efficace e sicuro. È vietato qualsiasi artificio (condensatori ed altro) diverso dal cablaggio che collega la batteria al pulsante di avviamento.

10.7 -La Batteria: Deve essere fissata in modo efficace (cestello di contenimento fissato solidalmente al telaio mediante cavalletto con viti, cinghia di adeguata robustezza stringente).

10.8 - Frizione:

Il regime di primo trascinamento (attacco) della frizione è stabilito in **3500 rpm.max.**

Il controllo è effettuato sulla pre-griglia partenza con kart in ordine di marcia e pilota a bordo, mediante verifica dell'avanzamento del kart al regime di **3500 rpm;**(verificabile con contagiri). **La frizione deve essere a secco e centrifuga, senza apportazioni di materiali.** Chi viene trovato non

conforme a questa misurazione prima delle prove cronometrate ha la possibilità di intervenire, nell'arco di tempo stabilito per le prove cronometrate. In fase di verifica pre-gara, se il pilota viene trovato non conforme a questa misurazione viene squalificato.

10.9 - Marmitta:

La marmitta deve essere della classe 60cc Minikart: disegno unico uguale per tutti.

10.10 - Accensione:

Con Limitatore di Giri **14000 rpm max** (centralina colore Verde) verificabile con contagiri.

10.11 - Rapporto Pignone:Z11/Corona libera

10.12 – Telaio:

Telaio conforme al presente regolamento tecnico e alle proprie schede di omologazione di ogni costruttore. Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità. 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.

È vietato il montaggio sul telaio di qualsiasi barra stabilizzatrice o di irrigidimento. Il sedile deve essere fissato al telaio mediante 4 punti saldati al telaio stesso. È vietato l'utilizzo di barre di rinforzo al sedile. I fuselli devono essere ad attacco fisso o registrabile. Freni a funzionamento meccanico o idraulico agenti soltanto sulle ruote posteriori.

10.13 - Serbatoio:

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: Altezza da terra minimo 20mm., massimo 80 mm. L'utilizzo in gara di una barra anti-intrusione *secondo le dimensioni seguenti è obbligatorio:* Ø minimo del tubo 16mm, fissato sui 2 tubi principali del telaio.

10.14 - Carenature:

Sono ammesse le carrozzerie (Paraurti ant, Spoiler ant.porta numero, cassoni laterali) con omologazione in corso di validità o scadute.

10.15 - 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);

Slick: Vega Marchiati mod. SL10ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

Rain: Vega mod. WE ant. 10x4.00-5 post. 11x5.00-5

10.16– Peso: Peso minimo Kg. 100.

A rt . 11 - C L A S S E 125cc ROTAX MAX / EVO

11.1 – Motore: regolamento rotax italia parti solo originali e MOTORI PIOMBATI

E' solo ammesso il motore ROTAX 125cc conforme alle rispettiva scheda di omologazione (ROTAX), del proprio costruttore, con riferimento al regolamento ed alla scheda tecnica ROTAX 2019

- **cilindrata:** Deve essere **125 cc.max**
- **Raffreddamento:** Ad acqua (carter, cilindro e testata), ad un solo circuito, con pompa d'acqua interna , un solo radiatore di marca rotax
- **Angolo apertura di scarico:** In base alla fiches di appartenenza.
- **Sovralimentazione:** Vietata.
- **Il volume:** In base alla fiches di appartenenza.
- **Candela:** **Denso / Ngk regolamento rotax**
- **Frizione:** A secco,
- **Avviamento:** Elettrico on board;
- **Batteria:** A secco (manutenzione libera) fissata efficacemente solo ed esclusivamente sui tubi del telaio. È vietato fissarla sul sedile;

11.2 - Telaio:

Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità.

11.3 – Carburatore:

Come da regolamento dell'Orto 34 xh/xs

11.4 - Pneumatici:

Marca: Vega Modello tipo slick: xh ant.10x4.60-5 Post sl4 11x7.10-5

Marca: Vega Modello tipo rain: ant.10x4.20-5 Post.11x600-5

11.5 - Peso:

Peso minimo: Kg. 160;

A rt . 12 - C L A S S E 125cc Tag

12.1 Motore:

Sono Ammessi tutti i motori senza valvola allo scarico. 125cc Rok; 125cc KF3; 125cc Vortex ; 125cc FIM; 125cc OK ; 125cc TAG, tutti conformi alle rispettive schede di omologazione del proprio costruttore.

- **cilindrata:** Deve essere **125 cc max**
- **Raffreddamento:**

Il sistema di raffreddamento (acqua o Aria), deve essere d'origine: un solo radiatore (libero), ed una sola pompa come fornita con il motore (di tipo semplice, con un solo ingresso ed una sola uscita). Sono autorizzati e facoltativi i termostati, di tipo a due o tre vie. Unico liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua, senza alcun additivo.

- **Immissione lamellare:** Nei carter o nel cilindro;
- **Sovralimentazione:** Vietata.
- **Il volume:**

In base alla fiches di appartenenza.

• **Candela:**

Marca libera. Il bordo finale della candela (elettrodi non compresi) montata sulla testata non deve superare la parte superiore del cielo della camera di combustione, la dimensione del filetto della candela - lunghezza 18,5 mm; passo: M 14 x 1,25; L'uso di candele con elettrodo di massa anulare è vietato.

- **Cilindro:** Sono ammessi solo cilindri originali.
- **Testata:**

La testata deve essere obbligatoriamente quella originale. E' consentita solo la riparazione del filetto tramite l'utilizzo di un Heli-coil M14x1.25, la cui lunghezza sia la stessa del filetto originale. Il corpo della candela serrata sulla testata, non deve oltrepassare la parte

superiore della camera di combustione. Lo squish libero.

- **Basamento, Albero Motore, Asse D'accoppiamento, Biella:**

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

- **Pistone , Anellino, Spinotto:** Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

- **Lamelle:** In base alla fiches di appartenenza del proprio costruttore.

- **Accensione:** Sono ammesse soltanto le accensioni d'origine e omologate dal Costruttore, senza modifica alcuna. Tutto l'impianto d'accensione dovrà restare strettamente d'origine e potrà essere sostituito dai Commissari in toto o in parte in qualsiasi momento della gara. L'organizzatore non potrà in nessun caso essere ritenuto responsabile di un'eventuale malfunzionamento verificatosi in seguito alla sostituzione del materiale.

- **Frizione:** A secco, centrifuga con masse di espansione; la frizione motore dovrà innestarsi a **5.500**

rpm max ;(verificabile con contagiri) e provocare l'avanzamento del kart con il pilota a bordo, Chi viene trovato non conforme a questa misurazione prima delle prove cronometrate ha la possibilità di intervenire, nell'arco di tempo stabilito per le prove cronometrate. In fase di verifica pre-gara, se il pilota viene trovato non conforme a questa misurazione viene squalificato. Deve essere montata una protezione efficace (fatta di alluminio o plastica) che copra la frizione centrifuga lasciando libero accesso alla catena o alla cinghia;

- **Avviamento:** A spinta; 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.

- **Interruttore:** Obbligatorio di messa in moto ed arresto, tale da poter essere azionato dal pilota in posizione normale di guida;

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

12.2 – Telaio: Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità.

- **Freni:** L'impianto frenante sulle ruote anteriori è facoltativo.

12.3 – Carburatore: E' ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore fornito con il motore nella sua configurazione originale.

12.4-Impianto di Scarico e Silenziatore:

la marmitta d'origine montata sul motore deve essere mantenuta conforme alla fiches di omologazione, senza modifica alcuna nella struttura (materiale magnetico) o nelle dimensioni. Gli unici interventi autorizzati (foratura e saldatura) sono intesi per l'istallazione di una sonda di temperatura dei gas di scarico, eseguiti sul collettore. In ogni caso, il sistema di scarico deve rimanere conforme al controllo fonometrico.

12.5- Pignone: libero

12.6 - Pneumatici:

Marca: Vega Modello tipo slick: xh ant.10x4.60-5 Post sl4 11x7.10-5

Marca: Vega Modello tipo rain: ant.10x4.20-5 Post.11x600-5

12.7 - Peso:

Peso minimo Kg. 160.

A rt . 14 - C L A S S E 100cc Unica

14.1 – Motore:

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

Biella deve rimanere di materiale magnetico.

Sui motori utilizzati, sono **vietati accensioni variabili**

14.2 – Telaio: Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità.

14.3 – Carburatore:

Sono ammessi i carburatori a farfalla ad asse centrale, di serie normale, originale di fabbrica, con "Venturi" da **Ø max 24mm** verificabile con tampone "non passa" sono vietati i power jet.

14.4 - Ruote e pneumatici:

Marca: Vega, Modello tipo slick: xh ant.10x4.60-5 Post sl4 11x7.10-5

Marca: Vega Modello tipo rain: ant.10x4.20-5 Post.11x600-5

14.5 – Peso:

Peso minimo Kg 160

A rt . 17 - C L A S S E 125cc AMA

In Tutte le categorie 125cc con cambio di velocità il cambio deve essere conforme alla rispettiva scheda di omologazione del proprio costruttore.

17.1 - Motore:

Motore monocilindrico di serie **125cc.** raffreddato ad acqua o ad aria, con ammissione lamellare o valvola rotante. **Non possono essere usati i motori KZ 10 /KZ B/KZ C** Sui motori utilizzati, sono **vietati accensioni variabili e power jet**

17.2 – Telaio: Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità.

17.3 - Cambio di velocità:

Minimo 3 rapporti, massimo 6 rapporti. Comando del cambio meccanico manuale; sono vietati tutti i sistemi di servo assistenza elettrica e non;

17.4 – Volume della camera di combustione:

Il volume misurato non deve essere inferiore a 11 cc + 2cc inserto = **13cc minimo**, la procedura sarà effettuata con il grasso sulle pareti del cilindro.

17.5 – 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;

17.6 – Carburatore:

Sono ammessi solo i carburatori Dell'Orto Tipo VHSH o PHBE con \varnothing 30mm; tutte le parti esterne devono essere originali di fabbrica. Identificabili (sul *carburatore*) che abbiano un cono "VENTURI e il DIFFUSORE di \varnothing 30mm, misurabili con tampone "non passa" (sia in entrata che in uscita), di mm. 30,25.

17.7 - Pneumatici:

Marca: Vega Modello tipo slick: XH ant.10x4.60-5 Post sl4 11x7.10-5

Marca: Vega Modello tipo rain: ant.10x4.20-5 Post.11x600-5

17.8 – Peso: Peso minimo Kg 180.

A rt . 18 - C L A S S E 125cc T O P D R I V E R

18.1– Motore:

Il regolamento tecnico della categoria è uguale al regolamento tecnico della (**categoria AMA**)

MOTORI AMMESSI KZ 10 +KZ 10 B +KZ 10C conforme alle rispettive schede di omologazione del proprio costruttore, tranne nei sottostanti particolari.

Sui motori utilizzati, sono **vietati accensioni variabili e power jet**

18.2– Telaio:

Sono ammessi i telai con omologazioni scadute o in corso di validità.

18.3 - Volume della Camera di combustione:

Il volume misurato non dovrà essere inferiore a 11 cc. + 2 cc. Inserto = **13cc.minimo**, la procedura sarà effettuata con il grasso sulle pareti del cilindro.

18.4- Cambio : Il cambio di velocità deve essere conforme alla rispettiva scheda di omologazione del proprio costruttore.

18.5– Carburatore: Sono ammessi solo i carburatori Dell'Orto Tipo VHSH o PHBE con \varnothing 30mm; tutte le parti esterne devono essere originali di fabbrica. Identificabili (sul *carburatore*) che abbiano un

cono "VENTURI e il DIFFUSORE di \varnothing 30 mm, misurabili con tampone "non passa" (sia in entrata che

in uscita), di \varnothing mm 30,25.

18.6 – Pneumatici:

Marca: Vega Modello tipo slick: XH ant.10x4.60-5 Post sl4 11x7.10-5

Marca: Vega Modello tipo rain: ant.10x4.20-5 Post.11x600-5

18.7- Peso: Peso minimo Kg 180.

A l c u n i S t r u m e n t i p e r C o n t r o l l i T e c n i c i e P r o c e d u r e

a) La verifica del volume della camera di scoppio sarà esclusivamente rilevata con buretta di vetro graduata o digitale.

b) Nelle classi dove è previsto il controllo dei gradi sarà rilevata con apparecchiatura graduale digitale o disco graduato.

c) I gradi verranno rilevati con le seguenti strumentazioni:

5) E.N.D.A.S. SI RISERVA, QUALORA LO RITENESSE NECESSARIO, DURANTE L'ANNO, DI AGGIUNGERE NUOVE ATTREZZATURE PER LA MISURAZIONE DEI GRADI.

d) Nella misurazione degli angoli di scarico e aspirazione, devono essere rilevati ove previsto, mediante uno spessimetro da 0,20 mm., avente una larghezza di 10 mm.

e) Il controllo del volume della camera di combustione, è misurato secondo il metodo seguente:

1. Smontare il motore dal telaio;

2. aspettare che il motore sia alla temperatura ambiente;

3. fare smontare la testata per controllare che il bordo inferiore della candela avvitata e stretta sulla testata non entri all'interno della cupola della camera di scoppio; in fase di verifica può essere usata la chiave dinamometrica per il serraggio della testata con un massimo di kg 1,6 o n.m16 (esclusivamente per la categoria 60cc).

4. Fare smontare la candela, controllare la quota di 18,5 mm.;

5. Avvitare la boccia calibrata (PLUG INSERT) al posto della candela; la boccia calibrata avvitata e stretta sulla testata non deve entrare nella parte superiore interna della cupola della camera di combustione. La boccia calibrata deve essere avvitata e stretta sulla testata in modo identico a come è montata la candela di 18.5 mm di lunghezza;

6. rendere stagna con l'aiuto del grasso la parte superiore del pistone e la periferia del cilindro;

7. asciugare accuratamente l'eccedenza di grasso;

8. fare rimontare la testata e stringerla;

9. mettere il pistone al punto morto superiore e bloccare l'albero motore;

10. con l'aiuto della buretta di laboratorio graduata meccanica di grado "A" o elettronica, riempire la camera di combustione, con una miscela del 50% di olio miscela (ricinato e o non sintetico), ed il 50% di benzina, fino a rasentare o inumidire il bordo superiore della boccia calibrata (PLUG INSERT);

• **candela:** Il bordo finale della candela (elettrodi non compresi) montata sulla testata non deve superare la parte superiore del cielo della camera di combustione; la dimensione del filetto della candela: lunghezza 18,5 mm; passo: M 14 x 1,25;

“La procedura di controllo del volume della camera di combustione viene eseguita insidacabilmente una sola volta”

11. Chi rappresenta il Conduttore/Pilota (Meccanico, Preparatore, Genitore, Nonno etc), in sede di verifica, deve munirsi delle fiches di omologa dei materiali da verificare, il mancato possesso di quanto richiesto, provocherà il nulla a procedere delle verifiche Tecniche e conseguente squalifica del Conduttore/Pilota.