REGOLAMENTO TECNICO IAME SERIES MALTA 2022

1. GENERALE

Per tutti quanto non eventualmente menzionato negli articoli costituenti il Regolamento Tecnico IAME Series Malta, fa fede il Regolamento Nazionale Malta Motorsport Federation.

2. VERIFICHE TECNICHE

Le verifiche tecniche sui motori saranno effettuate dai Commissari Tecnici della Iame Series Malta.

<u>Il Documento di Riferimento per i controlli è la Scheda Tecnica del motore.</u>

Tuttavia, in caso di dubbi persistenti circa l'assoluta originalità e la conformità di un particolare, l'elemento probante sarà il paragone con il medesimo particolare appartenente al motore campione, in possesso del Delegato di IAME S.p.A.

In qualsiasi momento gli Ufficiali di gara hanno il diritto di sostituire ai Concorrenti qualsiasi parte o accessorio del motore, nonché il motore stesso, con corrispondenti parti, accessori e motori di proprietà del Promotore. Il Promotore, pur garantendo la perfetta efficienza e funzionamento del materiale fornito in sostituzione, non potrà in nessun caso essere ritenuto responsabile di un'eventuale malfunzionamento verificatosi in seguito alla sostituzione.

I Commissari Tecnici hanno il diritto di effettuare controlli tecnici sui particolari fino a renderli inutilizzabili. In seguito ad un controllo che rendesse il particolare inutilizzabile, tale particolare sarà rimborsato solo se riscontrato originale; tutti i particolari resi inutilizzabili in seguito ai controlli tecnici e riscontrati come non originali, non saranno rimborsati.

I controlli possono essere effettuati sul motore, in condizioni di gara, in ogni momento della prova.

Per casi particolarmente controversi, l'Autorità' Sportiva può decretare l'invio dei particolari in questione, opportunamente sigillati, a IAME S.p.A., la quale procederà ad un'ispezione accurata presso l'azienda, in presenza di un Rappresentante del Concorrente e di un Rappresentante dell'Autorità' Sportiva.

3. RECLAMI

In caso di contestazione, il Concorrente potrà presentare un reclamo in conformità ai regolamenti dell'Autorità'Sportiva Maltese.

4. MODIFICHE AL REGOLAMENTO

Allo scopo di garantire il corretto svolgimento della IAME Series Malta e/o in caso di forza maggiore, la IAME S.p.A si riserva il diritto di modificare i punti del regolamento tecnico che riterrà necessari in qualunque momento.

5. CARBURANTE, LUBRIFICANTE, SERBATOIO

Sono ammessi esclusivamente i carburanti comunemente in vendita presso le stazioni di rifornimento. La scelta del distributore per la fornitura obbligatoria del carburante così come il numero di ottano, verranno indicati dall'Organizzatore dell'evento e riportati nel Regolamento Particolare di Gara.

Il carburante non dovrà contenere nessun altro additivo al di fuori del lubrificante. Il solo lubrificante ammesso è il Wladoil K2-T, omologato CIK. Il serbatoio deve essere del tipo estraibile ed avere una capacità minima di 8 litri (3 per X30 MINI).

E' obbligatorio.l'uso del serbatoio di recupero per gli sfiati di acqua raffreddamento e serbatoio benzina.

6. IMPORTATORE DI MOTORI

Il concorrente che ha acquistato i motori dal distributore per Iame Malta che è la squadra di corse R33 può vincere il premio per la finale IWF (Iame international Final).

7. PNEUMATICI

Tutti i Pneumatici Komet di tutte le categorie che prenderanno parte allo Iame Series Malta devono essere importati solo dal R33 racing – Iame Malta.
La R33 racing – Iame Malta è l'unico importatore di Pneumatici Komet per Malta.
Il Pneumatici devono essere nuove per il giorno dell'evento del Campionato Iame series Malta, e devono rispettare le regolazioni fornite dall'unico distributore Iame per Malta R33 racing – Iame Malta.

6.1 PNEUMATICI

X30 Mini / X30 Mini EL (entry level)

	Slick	Wet
Modello:	KOMET Racing Tyres K1D-M	KOMET Racing Tyres K1D-W
	Ant. 10 x 4.00-5	10 x 4.00-5
	Post. 11 x 5.00-5	11 x 5.00-5

X30 Junior/X30 Senior/X30 Master

	Slick	Wet
Modello:	KOMET Racing Tyres K2-H	KOMET Racing Tyres K1W
	Ant. 10 x 4,60-5	10 x 4,20-5
	Post. 11 x 7,10–5	11 x 6,00-5

X30 Super/X30 Super Shifter

	Slick	Wet
Modello:	KOMET Racing Tyres K1M	KOMET Racing Tyres K1W
	Ant. 10 x 4,60-5	10 x 4,20-5
	Post. 11 x 7,10–5	11 x 6,00-5

In generale l'approvvigionamento dei pneumatici è libero. E' facoltà dell'Organizzatore istituire un sistema di Parco Chiuso o un sistema professionale di codici a barre.

. In questo caso ne darà comunicazione mediante il Regolamento Particolare di Gara Prova.

Numero massimo di pneumatici ammesso per ogni prova:

· **n. 2 anteriori e n. 2 posteriori slick**
· **n. 2 anteriori e n. 2 posteriori rain**

dalla sessione di prove cronometrate alla fase finale, salvo disposizioni diverse dichiarate nell'R.P.C. di ogni prova.

Nell'eventualità di un pneumatico danneggiato e ritenuto non riparabile, il Concorrente/Conduttore potrà richiedere la sostituzione con un pneumatico usato, di pari specifiche per la categoria, previa autorizzazione dei Commissari Tecnici. In ogni caso, il pneumatico può essere sostituito solo se il danno abbia impedito al Concorrente di completare la manche precedente alla quale il danno è stato segnalato.

Nell'eventualità di un pneumatico difettoso, il Concorrente/Conduttore potrà richiedere la sostituzione con un pneumatico nuovo di pari specifiche per la categoria, previa autorizzazione dei Commissari Tecnici.

In entrambi casi la decisione di acconsentire alla sostituzione è a discrezione dei Commissari Tecnici.

In caso di pista dichiarata bagnata e/o per motivi di sicurezza, il Collegio dei Commissari Sportivi potrà disporre eventuali modifiche alle limitazioni prestabilite sull'utilizzo degli pneumatici, autorizzando l'impiego di uno o più pneumatici supplementari.

7. ALLEGATI
I seguenti allegati costituiscono parte integrante del presente regolamento:

1. **Scheda tecnica 364D IAME X30 WATERSWIFT 60cc**
2. **Scheda tecnica 254/W IAME X30 125cc + pagina aggiuntiva restrittore Junior d. 22 mm**
3. **Scheda tecnica 348B Carburatore Tillotson HW27A**
4. **Scheda tecnica 343D IAME X30 Super Shifter 175cc**
5. **Scheda tecnica 359B IAME X30 Super 175cc RL**
6. **Scheda tecnica 360 Carburatore Tillotson HB-10A (Ø34mm)**
7. **Procedura di controllo distribuzione supplementare**

REGOLAMENTO TECNICO X30 MINI / EL

1. TELAI AUTORIZZATI

Sono ammessi solo i telai omologati secondo le norme ACI-CSAI, proposti a catalogo da parte dei Costruttori, sia con omologa in corso di validità che scaduta.

2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

- Telai convenzionali secondo le norme ACI-CSAI, con omologazione per la categoria MINI

in corso di validità o scaduta.
- Carenatura anteriore: sistema di montaggio come da R.T.I.2016 art. 2.7.1.5

3. MOTORE

E' vietata qualsiasi modifica o aggiunta al motore ed ai relativi accessori, salvo espressamente autorizzato. IAME considera come modifica ogni azione che modifichi l'aspetto originale e/o le misure di un componente. Qualsiasi modifica e/o installazione avente come conseguenza l'alterazione di una misura o l'impossibilità di verifica della stessa è strettamene vietata. Il Concorrente è ritenuto responsabile della conformità del proprio equipaggiamento.

Il solo motore autorizzato per tutta la manifestazione è lo IAME X30 WATERSWIFT 60cc RL TaG originale e strettamente conforme alla scheda fornita dal costruttore (caratteristiche tecniche, misure, pesi, diagrammi e tolleranze prescritte dal costruttore). Le immagini contenute nella scheda di omologazione sono altresì valide per identificare il motore e i componenti.

I motori dovranno essere muniti del numero di serie originale. Non sono ammesse modifiche, rimozioni o aggiunte di parti. Tutti i componenti interni ed esterni del motore devono essere installati nella loro posizione originale e devono funzionare secondo le specifiche tecniche del costruttore, svolgendo la funzione per la quale sono stati concepiti.

IMPORTANTE: le tolleranze di lavorazione, assemblaggio e regolazione indicate sulla scheda tecnica del motore si riferiscono esclusivamente alle tolleranze di fabbricazione. Non è quindi permesso alcun intervento sul motore anche se le misure finali ottenute rientrano nei limiti prescritti dalle tolleranze.

Per conservare la caratteristica affidabilità, qualsiasi tipo di modifica è vietata. I valori massimi e minimi autorizzati saranno verificati secondo il metodo prescritto dal Regolamento Tecnico CIK, compreso il metodo di controllo per il volume della camera di combustione.

Tavola dei Diagrammi:

Rif. Scheda Tecnica del motore

3.1. TESTATA

La testata deve essere obbligatoriamente originale. Il corpo della candela serrata sulla testata, non deve oltrepassare la parte superiore della camera di combustione. La misura minima dello squish deve rispettare quella indicata sulla scheda tecnica del motore.
Lo squish deve essere misurato sul motore in condizioni di gara. Il filo di stagno utilizzato per misurare lo squish deve avere u diametro di 1,5 mm. La dima originale IAME cod. 10215 è il riferimento per verificare il profilo della testata.

3.2. CILINDRO

Sono ammessi solo cilindri originali. Non sono ammesse lavorazioni come lucidatura, sabbiatura, rifilatura o qualsiasi altra modifica. E' ammessa solo l'alesatura/lappatura della canna. Non sono

ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali. E' ammesso l'utilizzo di guarnizioni base cilindro di spessore 0.40mm, con una tolleranza ammessa di +/-0.05 mm sullo spessore. E'ammesso l'utilizzo di una sola guarnizione. Non sono ammesse guarnizioni tra cilindro e testa. Oltre alla misura degli angoli di apertura, la dima originale IAME cod. ATT-005 è il riferimento per verificare la distanza del bordo superiore delle luci dal piano appoggio testa.

3.3. BASAMENTO, ALBERO MOTORE, ASSE D'ACCOPPIAMENTO, BIELLA

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche. Sono autorizzate solo le gabbie a rulli di testa di biella (cod. IAME B-10431) e piede di biella (cod. IAME A-60440), oltre che i rasamenti (cod.IAME E-38436), strettamente originali.

3.4. CUSCINETTI

I cuscinetti possono essere sostituiti solo con altri strettamente d'origine: cuscinetti dell'albero motore cod. IAME 10400-D (6204 C4). I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati. Sono ammessi solo cuscinetti con anelli e corpi volventi in acciaio.
p

3.5. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche, conformi alla scheda tecnica del motore.

3.6. CARBURATORE – SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

E' ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore fornito con il motore nella sua configurazione originale, (stessa marca, stesso modello, stessa referenza), ovvero il carburatore Tillotson HW-31A. Per X30 Mini E'obbligatorio l'utilizzo il caruratore Tillotson HW- 47A diametro interno di 15mm max.

Sono autorizzati unicamente gli accessori originali consegnati con il carburatore e indicati sulla scheda tecnica. La molla della valvola spillo è libera. La posizione del carburatore è libera (ovvero con la pompa della benzina posizionata verso l'alto o verso il basso).

E'obbligatorio l'utilizzo di tutti i distanziali carburatore nell'ordine indicato nella scheda tecnica, conformi alla scheda tecnica del motore, senza alcuna modifica, e delle relative guarnizioni originali.

Il silenziatore d'aspirazione deve essere quello fornito in origine con il motore (stessa marca, stesso modello, stesso riferimento), ovvero IAME mod. MINI SWIFT omologa CSAI 01/SA/14.

Il tubo di aspirazione deve avere un diametro interno di 22mm max., griglie o tegoli di protezioni sono facoltativi.

Il raccordo in gomma che collega il silenziatore d'aspirazione al carburatore deve essere obbligatoriamente montato e conforme a quanto descritto nella fiche di omologazione.

L'elemento filtrante in spugna, se utilizzato, deve presentarsi integro. Sono vietati tutti i sistemi di iniezione e/o polverizzazione di qualunque tipo.

3.7. FRIZIONE

Il motore è dotato di un sistema di trasmissione del tipo frizione centrifuga a secco. Tutti gli interventi volti ad estendere lo slittamento della frizione oltre il regime massimo di attacco indicato sono espressamente vietati.

Il trascinamento della frizione deve iniziare a max. 4.500 giri/minuto, provocando l'avanzamento del kart con il pilota a bordo e in assetto da competizione. Il trascinamento completo della frizione deve avvenire a max. 6.500 giri/minuto in qualsiasi condizione. La verifica di tale valore potrà essere effettuata con strumenti predisposti a tale scopo.

Ogni pilota sarà ritenuto responsabile del buono stato del materiale d'attrito sul rotore della frizione, nonché della pulizia delle parti soggette ad attrito. Il controllo del buon funzionamento della frizione e del regime di trascinamento potrà essere effettuato dai Commissari in qualunque momento della gara, anche dopo l'arrivo.

3.8. ACCENSIONE

E' ammessa soltanto l'accensione d'origine, senza modifica alcuna, ovvero l'accensione SELETTRA cod. IAME A-61951 e bobina cod. IAME A-61955. Tutto l'impianto d'accensione deve restare strettamente d'origine. La batteria deve restare in ogni caso collegata al sistema di accensione e montata sul telaio.

3.9. CANDELA E PIPETTA CANDELA

Sono ammesse solo le candele NGK B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG, originali e senza alcuna modifica.

La candela deve essere montata con la con la relativa guarnizione d'origine. L'isolante non deve oltrepassare il corpo della candela e la lunghezza del corpo candela non deve essere superiore a 18,5mm.

Pipetta candela originale, come consegnata con il motore (cod. IAME 10544).

3.10. IMPIANTO DI SCARICO E SILENZIATORE

La marmitta d'origine montata sul motore deve essere conforme alla scheda tecnica del motore, senza modifica alcuna nella struttura (materiale magnetico) o nelle dimensioni. Il collettore di scarico deve restare in tutti i casi conforme alla scheda tecnica.

L'utilizzo di una sola guarnizione di scarico originale è obbligatorio e la tenuta dei gas tra il cilindro e il collettore deve essere garantita in ogni momento. Sonda temperatura gas di scarico non ammessa.

Per la categoria X30 Mini EL, Sonda temperatura gas di scarico non consentita per X30 Mini EL .

3.11. RAFFREDDAMENTO

Il sistema di raffreddamento deve essere come consegnato in origine: un solo radiatore originale IAME (cod. T-8601) ed una sola pompa acqua originale IAME (plastica blue/nero o alluminio) come forniti con il motore.

E' obbligatorio l'utilizzo della puleggia conduttrice originale abbinata agli anelli OR di trasmissione.

Il tipo di OR di trasmissione è libero. Tubi acqua e libero ma deve essere di silcone. Il numero delle staffe supporto radiatore non è limitato.

Sono autorizzati e facoltativi i termostati, di tipo a due o tre vie, sempre originali IAME. L'unico liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua, senza alcun additivo.

La schermatura sul radiatore è ammessa, adesiva o meccanica, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

3.12. AVVIAMENTO

Il motore è dotato di sistema di avviamento integrato. Il sistema di avviamento integrato deve essere sempre montato con tutti i suoi componenti e correttamente collegato.

L'uso di un avviatore esterno è autorizzato soltanto nell'eventualità che un problema meccanico o elettrico impedisca il funzionamento dell'impianto di avviamento.

3.13. PIGNONI

Sono ammessi esclusivamente i pignoni originali IAME Z10/ Z11.

REGOLAMENTO TECNICO X30 JUNIOR – X30 SENIOR –

X30 MASTER 1. TELAI AUTORIZZATI

Sono ammessi solo i telai omologati secondo le norme CIK, proposti a catalogo da parte dei Costruttori e conformi all'Articolo 2 del regolamento CIK, sia con omologa in corso di validità che scaduta.

2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:
- **Telai convenzionali secondo le Norme CIK, con omologazione in corso di validità o scaduta.**
- **Assale posteriore in acciaio magnetico con diametro massimo di 50 mm.**
- **L'utilizzo di un copricatena del tipo "chiuso" è obbligatorio.**
- **Freni posteriori omologati CIK.**
- **Freni anteriori non ammessi**
- **Frontalino, carrozzerie laterali, spoiler anteriore e paraurti posteriore, conformi alle**

norme CIK.

- Carenatura anteriore: sistema di montaggio come da R.T.I.2016 art. 2.7.1.5 Per tutti i dettagli eventualmente non menzionati negli articoli riguardanti i telai, fa fede il regolamento CIK.

3. MOTORE

E' vietata qualsiasi modifica o aggiunta al motore ed ai relativi accessori, salvo espressamente autorizzato. IAME considera come modifica ogni azione che modifichi l'aspetto originale e/o le misure di un componente. Qualsiasi modifica e/o installazione avente come conseguenza l'alterazione di una misura o l'impossibilità di verifica della stessa è strettamene vietata.

Il Concorrente è ritenuto responsabile della conformità del proprio equipaggiamento. Il solo motore autorizzato per tutta la manifestazione è lo IAME X30 125 RL TaG originale e strettamente conforme alla scheda fornita dal costruttore (caratteristiche tecniche, misure, pesi, diagrammi e tolleranze prescritte dal costruttore).

Le immagini contenute nella scheda tecnica sono altresì valide per identificare il motore e i componenti. I motori dovranno essere muniti dei loro numeri di serie originali. Non sono ammesse modifiche, rimozioni o aggiunte di parti. Tutti i componenti interni ed esterni del motore devono essere installati nella loro posizione originale e devono funzionare secondo le specifiche tecniche del costruttore, svolgendo la funzione per la quale sono stati concepiti.

IMPORTANTE: le tolleranze di lavorazione, assemblaggio e regolazione indicate sulla scheda tecnica del motore si riferiscono esclusivamente alle tolleranze di fabbricazione. Non è quindi permesso alcun intervento sul motore anche se le misure finali ottenute rientrano nei limiti prescritti dalle tolleranze.

Per conservare la caratteristica affidabilità, qualsiasi tipo di modifica è vietata. I valori massimi e minimi autorizzati saranno verificati secondo il metodo prescritto dal Regolamento Tecnico CIK, compreso il metodo di controllo per il volume della camera di combustione.

Tavola dei Diagrammi:

Rif. Scheda Tecnica del motore

3.1. TESTATA

La testata deve essere obbligatoriamente quella originale. Il corpo della candela serrata sulla testata, non deve oltrepassare la parte superiore della camera di combustione. La misura minima dello squish deve rispettare quella indicata sulla scheda tecnica del motore. Lo squish deve essere misurato sul motore in condizioni di gara. Il filo di stagno utilizzato per misurare lo squish deve avere un diametro di 1,5 mm. La dima originale IAME cod. ATT-025/1 è il riferimento per verificare il profilo della testata.

3.2. CILINDRO

Sono ammessi solo cilindri originali. Non sono ammesse lavorazioni come lucidatura, sabbiatura, rifilatura o qualsiasi altra modifica. E' ammessa solo l'alesatura/lappatura della canna. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali. La modifica del diagramma è consentita solo con la sostituzione della guarnizione di base cilindro 0.40mm o 0.20mm, con una tolleranza ammessa di +/-0.05 mm sull spessore . Il numero di guarnizioni base cilindro si possino usare solo una (1) come indicato qua sopra 0.4mm o pure 0.2mm non possono usare tutti due insieme. Non sono ammesse guarnizioni tra cilindro e testa. Oltre alla misura degli angoli di apertura, la dima originale IAME cod. ATT-025/2 è il riferimento per verificare la distanza del bordo superiore delle luci dal piano appoggio testa. La dima originale IAME cod. ATT-035/1 è il riferimento per il controllo visivo delle luci.

I motori X30 a partire dal numero di serie : M3521/B3059, sono equipaggiati con il cilindro provvisto di marcatura e spina bloccaggio canna, come indicato sulla scheda tecnica di riferimento:

- **i motori con numero di serie precedente a M3521/B3059 possono essere equipaggiati con i cilindri provvisti di marcatura e spina bloccaggio canna.**
- **i motori con numero di serie successivo a M3521/B3059, non possono essere equipaggiati con cilindri non marcati e sprovvisti di spina bloccaggio canna.**

3.3. BASAMENTO, ALBERO MOTORE, ASSE D'ACCOPPIAMENTO,

BIELLA Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

La dima originale IAME ATT-035/3 è il riferimento per controllare la sede pacco lamelle. La dima originale IAME ATT-035/4 è il riferimento per controllare la distanza tra le spine di centraggio del cilindro.
La dima originale IAME ATT-035/5 è il riferimento per controllare l'altezza del piano base cilindro.

Gabbie a rulli di testa di biella (cod. X30125431) e piede di biella (cod. E 10440) oltre che i rasamenti (cod. X30125436), strettamente originali.

3.4. CUSCINETTI

Sono ammessi solo i cuscinetti a sfere albero motore 6206 C4 e a rulli SKF BC1-3342 B. La combinazione di cuscinetti albero motore a sfere e a rulli sullo stesso motore non è consentita. Sono ammessi solo i cuscinetti a sfere dell'albero di bilanciamento 6202 C3 / C4 / C4H e 6005 C3 / C4 con sfere in acciaio e gabbia in poliammide.
I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati.
Sono ammessi solo cuscinetti con anelli e corpi volventi in acciaio.
I cuscinetti che non riportano il numero di classificazione corretto, chiaramente visibile, conforme a quanto descritto nel regolamento, sono espressamente vietati.
I cuscinetti a sfera devono essere montati con le sfere visibili dall'interno del carter.
Al fine di ottenere il gioco assiale corretto, è consentito l'uso di distanziali dietro i cuscinetti,. Tutti i particolari interni del motore devono essere di origine del Costruttore, nello stesso numero previsto dal Costruttore e montati nella posizione prescritta

3.5. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche, conformi alla scheda tecnica del motore. La dima originale IAME cod. ATT-035/2 è il riferimento per controllare la forma del cielo del pistone

3.6. GRUPPO ASPIRAZIONE E VALVOLA LAMELLARE

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche. Non è ammessa nessuna lavorazione o finitura superficiale dei piani d'appoggio del pacco. Il convogliatore deve essere originale e senza modifiche. La sede del carburatore deve rimanere strettamente d'origine. Guarnizione pacco lamellare/basamento spessore 1mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm). Guarnizione convogliatore/pacco lamellare spessore 0.8mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm).

3.7. LAMELLE

Sono ammesse solo lamelle originali IAME sia in vetronite (spessore min. 0.30mm) che in fibra di carbonio (spessore min. 0.24mm). La combinazione di lamelle in carbonio e vetronite è vietata, anche se originali.

3.8. CARBURATORE – SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

E' ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore fornito con il motore nella sua configurazione originale, ovvero il carburatore Tillotson HW27A. Sono ammessi solo gli accessori forniti con il carburatore e rappresentati nella scheda tecnica di riferimento. La molla della valvola spillo è libera.
La posizione del carburatore è libera (cioè, con la pompa della benzina posizionata verso l'alto o verso il basso).
La dima originale IAME cod. ATT-035/2 è il riferimento per verificare il condotto di aspirazione del carburatore.
Silenziatore d'aspirazione originale come fornito con il motore (stessa marca, stesso modello, stesso riferimento).
Guarnizione carburatore spessore 1 mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm). I tubi di aspirazione devono avere un diametro interno di 22mm max., griglie o tegoli di protezioni sono facoltativi.

Il raccordo in gomma con filtro aria che collega il silenziatore d'aspirazione al carburatore deve essere obbligatoriamente montato e conforme a quanto descritto nella fiche di omologazione. L'elemento filtrante in spugna deve presentarsi integro. Sono vietati tutti i sistemi di iniezione e/o polverizzazione di qualunque tipo.

3.9. FRIZIONE

Il motore è dotato di un sistema di trasmissione del tipo frizione centrifuga a secco. Tutti gli interventi volti ad estendere lo slittamento della frizione oltre il regime massimo di attacco indicato sono espressamente vietati.
Il trascinamento della frizione deve iniziare a max. 4.000 giri/minuto, provocando l'avanzamento del kart con il pilota a bordo e in assetto da competizione. Il trascinamento completo della frizione deve avvenire a max. 6.000 giri/minuto in qualsiasi condizione.
La verifica di tale valore potrà essere effettuata con strumenti predisposti a tale scopo.

Ogni pilota sarà ritenuto responsabile del buono stato del materiale d'attrito sul rotore della frizione, nonché della pulizia delle parti soggette ad attrito. Il controllo del buon funzionamento della frizione e del regime di trascinamento potrà essere effettuato dai Commissari in qualunque momento della gara, anche dopo l'arrivo. La dima originale IAME cod. ATT-047/4 è il riferimento per verificare la campana frizione.

La dima, posizionata perpendicolarmente rispetto all'asse della campana frizione, non deve entrare.

3.10. ACCENSIONE

Sono ammesse soltanto le accensioni d'origine e omologate dal Costruttore, senza modifica alcuna, sia l'accensione SELETTRA "DIGITALE S" che SELETTRA "DIGITALE K".

Tutto l'impianto d'accensione dovrà restare strettamente d'origine. Sono ammesse soltanto le centraline elettroniche tipo "C" (limitatore a 16000 giri/'.)

La centralina elettronica deve essere fissata al telaio o al motore (impianto DIGITALE S) lasciando visibile il lato recante le marcature che non deve essere quindi coperto da nastro adesivo o altri componenti.

Sono espressamente vietati gli interventi effettuati sul sistema di fissaggio dello statore al basamento, la forma o lo spessore della chiavetta di riferimento del rotore, le cave chiavetta presenti sul rotore e sull'albero motore. La dima originale ATT-035/7 è il riferimento per verificare la corretta posizione della tacca di riferimento della fase sul rotore.

La batteria deve restare in ogni caso collegata al sistema di accensione e montata sul telaio.

3.11. CANDELA

Sono ammesse solo le seguenti candele NGK, originali e senza alcuna modifica: B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG - BR10EIX - R6252K-105 - R6254E-105

La candela deve essere montata con la con la relativa guarnizione d'origine. L'isolante non deve oltrepassare il corpo della candela e la lunghezza del corpo candela non deve essere superiore a 18,5mm.

Pipetta candela originale, come consegnata con il motore (cod. IAME 10544).

3.12. IMPIANTO DI SCARICO E SILENZIATORE

La marmitta d'origine montata sul motore deve essere mantenuta conforme alla fiche di omologazione, senza modifica alcuna nella struttura (materiale magnetico) o nelle dimensioni.

Gli unici interventi autorizzati sul collettore (foratura e saldatura) sono intesi per l'istallazione di una sonda di temperatura dei gas di scarico. E' obbligatorio l'utilizzo di una sola guarnizione di scarico, originale, e la tenuta dei gas tra il cilindro e il collettore deve essere garantita in ogni

momento.

Per la categoria X30 Junior, è obbligatorio l'utilizzo della flangia di scarico con restrittore da Ø 22mm, conforme alla fiche di omologazione.

3.13. RAFFREDDAMENTO

Il sistema di raffreddamento deve essere d'origine: un solo radiatore originale IAME (cod. T-8000B o T-8001) ed una sola pompa originale IAME (plastica blue/nero o alluminio) come forniti con il motore.
E' obbligatorio l'utilizzo della puleggia conduttrice originale (plastica blue/nero o alluminio) abbinata agli anelli OR di trasmissione. Il tipo di OR di trasmissione è libero.

Tubi acqua originali o ugale materiale, come consegnati con il motore non fa differenza i colori del tubo di gomma. Staffe supporto radiator e' libero. Sono autorizzati e facoltativi i termostati, di tipo a due o tre vie, sempre originali IAME. Unico liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua, senza alcun additivo. La schermatura sul radiatore è ammessa, adesiva o meccanica, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

3.14. AVVIAMENTO

Il motore è dotato di sistema di avviamento integrato. Il sistema di avviamento integrato deve essere sempre montato con tutti i suoi componenti e correttamente collegato.

3.15. PIGNONI

Sono ammessi esclusivamente i pignoni originali IAME Z10/Z11/Z12/ Z13.

REGOLAMENTO TECNICO X30 SUPER

1. TELAI AUTORIZZATI

Sono ammessi solo i telai omologati secondo le norme CIK, proposti a catalogo da parte dei Costruttori e conformi all'Articolo 2 del regolamento CIK, sia con omologa in corso di validità che scaduta.

2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:
- Telai convenzionali secondo le Norme CIK, con omologazione in corso di validità o scaduta.
- Assale posteriore in acciaio magnetico con diametro massimo di 50 mm.
- L'utilizzo di un copricatena del tipo "chiuso" è obbligatorio.

- **Freni anteriori e posteriori obbligatori, con omologa CIK in corso di validità o scaduta. Freni anteriori attuati manualmente o a pedale.**
- **Frontalino, carrozzerie laterali, spoiler anteriore e paraurti posteriore, conformi alle norme CIK.**
- **Carenatura anteriore: sistema di montaggio come da R.T.I.2016 art. 2.7.1.5**

Per tutti i dettagli eventualmente non menzionati negli articoli riguardanti i telai, fa fede il regolamento CIK.

4. MOTORE

E' vietata qualsiasi modifica o aggiunta al motore ed ai relativi accessori, salvo espressamente autorizzato.

IAME considera come modifica ogni azione che modifichi l'aspetto originale e/o le misure di un componente. Qualsiasi modifica e/o installazione avente come conseguenza l'alterazione di una misura o l'impossibilità di verifica della stessa è strettamene vietata.
Il Concorrente è ritenuto responsabile della conformità del proprio equipaggiamento.
Il solo motore autorizzato per tutta la manifestazione è lo IAME X30 Super 175cc RL TaG originale e strettamente conforme alla scheda fornita dal costruttore (caratteristiche tecniche, misure, pesi, diagrammi e tolleranze prescritte dal costruttore).

Le immagini contenute nella scheda di omologazione sono altresì valide per identificare il motore e I componenti. I motori dovranno essere muniti dei loro numeri di serie originali.

Non sono ammesse modifiche, rimozioni o aggiunte di parti. Tutti i componenti interni ed esterni del motore devono essere installati nella loro posizione originale e devono funzionare secondo le specifiche tecniche del costruttore, svolgendo la funzione per la quale sono stati concepiti.

IMPORTANTE: le tolleranze di lavorazione, assemblaggio e regolazione indicate sulla scheda tecnica del motore si riferiscono esclusivamente alle tolleranze di fabbricazione. Non è quindi permesso alcun intervento sul motore anche se le misure finali ottenute rientrano nei limiti prescritti dalle tolleranze.

Per conservare la caratteristica affidabilità, qualsiasi tipo di modifica è vietata. I valori massimi e minimi autorizzati saranno verificati secondo il metodo prescritto dal Regolamento Tecnico CIK, compreso il metodo di controllo per il volume della camera di combustione.

Tavola dei Diagrammi:

Rif. Scheda Tecnica del motore

THE HEART OF KART

4.1. TESTATA

La testata deve essere obbligatoriamente quella originale. Il corpo della candela serrata sulla testata, non deve oltrepassare la parte superiore della camera di combustione. La misura minima

dello squish deve rispettare quella indicata sulla scheda tecnica del motore.
Lo squish deve essere misurato sul motore in condizioni di gara. Il filo di stagno utilizzato per misurare lo squish deve avere un diametro di 1,5 mm. E' ammesso l'utilizzo di una sola guarnizione in rame tra cilindro e testa, di spessore libero. La dima originale IAME cod. ATT-067/1 è il riferimento perverificare il profilo della testata.

4.2. CILINDRO

Sono ammessi solo cilindri originali. Non sono ammesse lavorazioni come lucidatura, sabbiatura, rifilatura o qualsiasi altra modifica. E' ammessa solo l'alesatura/lappatura della canna.
Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali. La modifica del diagramma è consentita solo con la sostituzione della guarnizione di base cilindro. Il numero di guarnizioni base cilindro non è limitato.

Oltre alla misura degli angoli di apertura, le dime originali IAME cod. ATT-067/2 e ATT-061/3 sono il riferimento per verificare la distanza del bordo superiore delle luci dal piano appoggio testa.

4.3. BASAMENTO, ALBERO MOTORE, ASSE D'ACCOPPIAMENTO, BIELLA

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche. Solo le gabbie a rulli di testa di biella (cod. X30125431) e piede di biella (cod. IFC-50350) oltre che i rasamenti (cod. X30125436) strettamente originali sono autorizzati.
Non sono ammesse modifiche, rimozioni o aggiunte di parti o materiale. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali.

4.4. CUSCINETTI

Tutti i cuscinetti possono essere sostituiti solo con altri strettamente d'origine: cuscinetti dell'albero motore (6206 C3 o C4) e dell'albero di equilibramento (6203 C3 o C4). I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati. Sono ammessi solo cuscinetti con anelli e corpi volventi in acciaio.

4.5. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche, conformi alla scheda tecnica del motore.

4.6. GRUPPO ASPIRAZIONE E VALVOLA LAMELLARE

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche. Non è ammessa nessuna lavorazione o finitura superficiale dei piani d'appoggio del pacco. Il convogliatore deve essere originale e senza modifiche.
La sede del carburatore deve rimanere strettamente d'origine. Il distanziale carburatore, se presente, deve essere originale IAME (cod.: TFB-41900) e conforme alle specifiche descritte sulla scheda tecnica del motore.

4.7. LAMELLE

Sono ammesse solo lamelle originali IAME (marcate) senza modifica alcuna. L'utilizzo dei balestrini

di rinforzo originali IAME è obbligatorio.

4.8. CARBURATORE – SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

E' ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore fornito con il motore nella sua configurazione originale, ovvero il carburatore Tillotson HB-10A (Ø34mm).

Sono ammessi solo gli accessori forniti con il carburatore originale. Le membrane, le guarnizioni e la molla della valvola spillo sono liberi.
L'utilizzo di almeno un distanziale carburatore, conforme alla scheda tecnica del motore, è obbligatorio. La posizione del carburatore è libera (cioè, con la pompa della benzina posizionata verso l'alto o verso il basso). Eventuali incertezze possono essere risolte confrontando un carburatore campione.

Le dime originali IAME cod. ATT-067/4 e cod. ATT-067/5 sono il riferimento per la verifica del carburatore. Il silenziatore di aspirazione deve essere selezionato dalla lista dei modelli con tubi di aspirazione di Ø30mm con omologa CIK in corso di validità. Il silenziatore di aspirazione deve essere conforme alla propria scheda di omologazione. Sono ammessi anche i silenziatori di aspirazione con omologa CIK 19/SA/18 and 25/SA/18 conformi alla loro originale scheda di omologazione. Sono vietati tutti i sistemi di iniezione e/o polverizzazione di qualunque tipo.

4.9. FRIZIONE

Il motore è dotato di un sistema di trasmissione del tipo frizione centrifuga a secco. Tutti gli interventi volti ad vestendere lo slittamento della frizione oltre il regime massimo di attacco indicato sono espressamente vietati. Il trascinamento della frizione deve iniziare a max. 4.500 giri/minuto, provocando l'avanzamento del kart con il pilota a bordo e in assetto da competizione.

Il trascinamento completo della frizione deve avvenire a max. 6.500 giri/minuto in qualsiasi condizione. La verifica di tale valore potrà essere effettuata con strumenti predisposti a tale scopo. Ogni pilota sarà ritenuto responsabile del buono stato del materiale d'attrito sul rotore della frizione, nonché della pulizia delle parti soggette ad attrito.

Il controllo del buon funzionamento della frizione e del regime di trascinamento potrà essere effettuato dai Commissari in qualunque momento della gara, anche dopo l'arrivo.

La dima originale IAME cod. ATT-047/4 è il riferimento per verificare la campana frizione. La dima, posizionata perpendicolarmente rispetto all'asse della campana frizione, non deve entrare.

4.10. ACCENSIONE

E' ammessa unicamente l'accensione originale, senza modifica alcuna, ovvero l'accensione SELETTRA "DIGITALE S" o PVL Digital 690. Tutto l'impianto d'accensione dovrà restare strettamente d'origine. Sono ammesse soltanto le centraline elettroniche tipo "N".

La centralina elettronica deve essere fissata al motore lasciando visibile il lato recante le marcature che non deve essere coperto da nastro adesivo o altri componenti. Sono espressamente vietati gli interventi effettuati sul sistema di fissaggio dello statore al basamento, la

forma o lo spessore della chiavetta di riferimento del rotore, le cave chiavetta presenti sul rotore e sull'albero motore.

La batteria deve restare in ogni caso collegata montata sul telaio.

4.11. CANDELA

Sono ammesse solo le seguenti candele NGK, originali e senza alcuna modifica: B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG - BR10EIX - R6252K-105 - R6254E-105

La candela deve essere montata con la con la relativa guarnizione d'origine. L'isolante non deve oltrepassare il corpo della candela e la lunghezza del corpo candela non deve essere superiore a 18,5mm.

Pipetta candela originale, come consegnata con il motore (cod. IAME 10544).

4.12. IMPIANTO DI SCARICO E SILENZIATORE

La marmitta di scarico consegnata in origine con il motore deve essere conforme alla scheda tecnica, senza alcuna modifica alla struttura o alle dimensioni. Sulla marmitta è autorizzata solamente la foratura del supporto previsto per l'installazione della sonda temperatura.

E' <u>obbligatorio</u> l'utilizzo di guarnizioni originali IAME. E' autorizzata l'aggiunta o rimozione dello spessore originale (cod.: IFH-20500) tra il cilindro e il collettore di scarico.

4.13. RAFFREDDAMENTO

Il sistema di raffreddamento deve prevedere un solo radiatore ed una sola pompa acqua. Sono autorizzati e facoltativi i termostati, di tipo a due o tre vie. Unico liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua, senza alcun additivo. La schermatura sul radiatore è ammessa, adesiva o meccanica, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è inmarcia.

4.14. AVVIAMENTO

Il motore è dotato di sistema di avviamento integrato. Il sistema di avviamento integrato deve essere sempre montato con tutti i suoi componenti e correttamente collegato. L'uso di un avviatore esterno è autorizzato soltanto nell'eventualità che un problema meccanico o elettrico impedisca il funzionamento dell'impianto di avviamento.

4.15. PIGNONI

Sono ammessi esclusivamente i pignoni originali IAME Z10/Z11/Z12/Z13.

THE HEART OF KART

1. TELAI AUTORIZZATI

Sono ammessi solo i telai per le categorie con cambio di velocità, omologati secondo le norme CIK, proposti a catalogo da parte dei Costruttori e conformi all'Articolo 2 del regolamento CIK, sia con omologa in corso di validità che scaduta.

2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:
- **Telai convenzionali secondo le Norme CIK, con omologazione in corso di validità o scaduta.**
- **Assale posteriore in acciaio magnetico con diametro massimo di 50 mm.**
- **Copricatena secondo disposizioni CIK per le categorie con cambio di velocità.**
- **Impianto frenante omologato CIK secondo disposizioni per le categorie con cambio di velocità.**
- **Frontalino, carrozzerie laterali, spoiler anteriore e paraurti posteriore, conformi alle norme CIK.**

Per tutti i dettagli eventualmente non menzionati negli articoli riguardanti i telai, fa fede il regolamento CIK.

4. MOTORE

E' vietata qualsiasi modifica o aggiunta al motore ed ai relativi accessori, salvo espressamente autorizzato. IAME considera come modifica ogni azione che modifichi l'aspetto originale e/o le misure di un componente.

Qualsiasi modifica e/o installazione avente come conseguenza l'alterazione di una misura o l'impossibilità di verifica della stessa è strettamene vietata. Il Concorrente è ritenuto responsabile della conformità del proprio equipaggiamento.

Il solo motore autorizzato per tutta la manifestazione è lo IAME X30 Super Shifter 175cc RL TaG originale e strettamente conforme alla scheda fornita dal costruttore (caratteristiche tecniche, misure, pesi, diagrammi e tolleranze prescritte dal costruttore).

Le immagini contenute nella scheda di omologazione sono altresì valide per identificare il motore e i componenti. I motori dovranno essere muniti dei loro numeri di serie originali. Non sono ammesse modifiche, rimozioni o aggiunte di parti.

Tutti i componenti interni ed esterni del motore devono essere installati nella loro posizione originale e devono funzionare secondo le specifiche tecniche del costruttore, svolgendo la funzione per la quale sono stati concepiti.

IMPORTANTE: le tolleranze di lavorazione, assemblaggio e regolazione indicate sulla scheda tecnica del motore si riferiscono esclusivamente alle tolleranze di fabbricazione. Non è quindi permesso alcun intervento sul motore anche se le misure finali ottenute rientrano nei limiti prescritti dalle tolleranze.

Per conservare la caratteristica affidabilità, qualsiasi tipo di modifica è vietata. I valori massimi e minimi autorizzati saranno verificati secondo il metodo prescritto dal Regolamento Tecnico CIK, compreso il metodo di controllo per il volume della camera di combustione.

Tavola dei Diagrammi:

Rif. Scheda Tecnica del motore

4.1. TESTATA

La testata deve essere obbligatoriamente quella originale. Il corpo della candela serrata sulla testata, non deve oltrepassare la parte superiore della camera di combustione. La misura minima dello squish deve rispettare quella indicata sulla scheda tecnica del motore.

Lo squish deve essere misurato sul motore in condizioni di gara. Il filo di stagno utilizzato per misurare lo squish deve avere un diametro di 1,5 mm. E' ammesso l'utilizzo di una sola guarnizione in rame tra cilindro e testa, di spessore libero.

La dima originale IAME cod. ATT-061/1 è il riferimento per verificare il profilo della testata.

4.2. CILINDRO

Sono ammessi solo cilindri originali. Non sono ammesse lavorazioni come lucidatura, sabbiatura, rifilatura o qualsiasi altra modifica. E' ammessa solo l'alesatura/lappatura della canna.

Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali. La modifica del diagramma è consentita solo con la sostituzione della guarnizione di base cilindro. Una guarnizione tra basamento e spessore cilindro, una guarnizione tra spessore e cilindro. Oltre alla misura degli angoli di apertura, le dime originali IAME cod. ATT-061/2 e ATT-061/4 sono il riferimento per verificare la distanza del bordo superiore delle luci dal piano appoggio testa.

4.3. BASAMENTO, ALBERO MOTORE, ASSE D'ACCOPPIAMENTO, BIELLA

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche. Sono autorizzati solo le gabbie a rulli di testa di biella (cod. IAME X30125431) e piede di biella (cod. IAME IFC-50350) oltre che i rasamenti (cod. IAME X30125436), strettamente originali. Non sono ammesse modifiche, rimozioni o aggiunte di parti o materiale. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali.

4.4. CUSCINETTI

Tutti i cuscinetti possono essere sostituiti solo con altri strettamente d'origine: cuscinetti albero motore cod. IAME 35398A (6205 BC1 1442B/1442D) o cod. IAME 35396-A (6205 C4), cuscinetti albero primario cambio cod. IAME 35396-A (6205 C4/C5) e cod. IAME IMB-20100 (6202 T1XC4/T1XC5), cuscinetti albero secondario cambio cod. IAME 10400-D (6204 C4/C5) e cod. IAME IMB-20100 (6202 T1XC4/T1XC5).

I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati. Sono ammessi

solo cuscinetti con anelli e corpi volventi in acciaio.

4.5. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche, conformi alla scheda tecnica del motore del motore.

4.6. GRUPPO ASPIRAZIONE E VALVOLA LAMELLARE

Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche. Non è ammessa nessuna lavorazione o finitura superficiale dei piani d'appoggio del pacco. Il convogliatore deve essere originale e senza modifiche. La sede del carburatore deve rimanere strettamente d'origine.

4.7. LAMELLE

Sono ammesse solo lamelle in carbonio originali IAME (marcate) senza modifica alcuna. La forma dei balestrini di rinforzo è libera e l'utilizzo facoltativo.

4.8. CARBURATORE – SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

E' ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore fornito con il motore nella sua configurazione originale, ovvero il carburatore Dell'Orto VHSB36RD (dima di riferimento ATT-061/3 misura ingresso e uscita).

Sono ammessi solo gli accessori originali Dell'Orto e non modificati. Eventuali incertezze possono essere risolte confrontando un carburatore campione.

Il silenziatore di aspirazione può essere selezionato dalla lista dei modelli con tubi di aspirazione di Ø30mm con omologa CIK in corso di validità. Il silenziatore di aspirazione deve essere conforme alla propria scheda di omologazione.

Sono ammessi anche i silenziatori di aspirazione con omologa CIK 19/SA/18 e 25/SA/18 conformi alla loro originale scheda di omologazione.

4.9. FRIZIONE

Tutti gli elementi della frizione devono essere strettamente originali IAME. La frizione deve essere montata con tutti irelativi componenti, sia in numero che in posizione.

4.10. ACCENSIONE

E' ammessa solo l'accensione d'origine e omologata dal Costruttore, senza modifica alcuna, ovvero l'accensione SELETTRA DIGITALE K o SELETTRA DIGITALE S o PVL Digital 690.

L'impianto d'accensione deve restare strettamente d'origine. Sono ammesse soltanto le centraline elettroniche tipo "L1". La centralina elettronica deve essere fissata al telaio o al motore lasciando visibile il lato recante le marcature, che non deve essere quindi coperto da nastro adesivo o altri componenti. Sono espressamente vietati gli interventi effettuati sul sistema di fissaggio dello statore al basamento, la forma o lo spessore della chiavetta di riferimento del rotore, le cave

chiavetta presenti sul rotore e sull'albero motore.

La batteria deve restare in ogni caso collegata al sistema di accensione e montata sul telaio.

4.11. CANDELA

Sono ammesse solo le seguenti candele NGK, originali e senza alcuna modifica: B10EG, BR10EG, BR10EIX, B11EG, B105EGV, B11EGV - R6252K-105 - R6254E-105

La candela deve essere montata con la con la sua guarnizione d'origine. L'isolante non deve oltrepassare il corpo della candela e la lunghezza del corpo candela non deve essere superiore a 18,5mm.

Pipetta candela originale, come consegnata con il motore (cod. IAME 10544).

4.12. IMPIANTO DI SCARICO E SILENZIATORE

La marmitta di scarico consegnata in origine con il motore deve essere conforme alla scheda tecnica, senza alcuna modifica alla struttura o alle dimensioni. Sulla marmitta è autorizzata solamente la foratura del supporto previsto per l'installazione della sonda temperatura.

E' <u>obbligatorio</u> l'utilizzo di guarnizioni originali IAME. Il distanziale originale (cod. IFH-20500) deve essere impiegato e conforme alla scheda tecnica del motore. Guarnizioni originali.

Le guarnizioni tra cilindro e raccordo scarico possono essere aggiunte o rimosse per regolare la lunghezza dello scarico. In ogni caso lo spessore minimo del gruppo guarnizione/distanziale/guarnizione deve essere conforme ai parametri indicate nella scheda tecnica del motore. E' obbligatorio installare un silenziatore di scarico omologato CIK e conforme alla propria scheda tecnica.

4.13. RAFFREDDAMENTO

Il sistema di raffreddamento deve prevedere un solo radiatore ed una sola pompa acqua. Sono autorizzati e facoltativi i termostati, di tipo a due o tre vie. Unico liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua, senza alcun additivo.

La schermatura sul radiatore è ammessa, adesiva o meccanica, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

4.14. AVVIAMENTO

Il motore è dotato di sistema di avviamento integrato. Il sistema di avviamento integrato deve essere sempre montato con tutti i suoi componenti e correttamente collegato. L'avviamento a spinta è autorizzato soltanto nell'eventualità che un problema meccanico o elettrico impedisca il funzionamento dell'impianto di avviamento.

4.15 PIGNONI

Sono autorizzati solo i pignoni originali IAME Z15/Z16/Z17/Z18/Z19/Z20.

4.16 CAMBIO

Tutti gli elementi del cambio e del selettore devono essere strettamente originali. E' vietato qualsiasi trattamentotermico o superficiale. I rapporti del cambio devono essere strettamente originali e conformi alla lista raffigurata sulla scheda di omologazione. Il metodo di controllo dei rapporti di trasmissione, oltre al controllo del numero dei denti, è quello indicato nell' articolo 12 del regolamento tecnico CIK.

REGOLAMENTO SPORTIVO IAME SERIES MALTA 2022

1. REGOLAMENTO SPORTIVO

1.1. IAME S.p.A, con l'approvazione di MMF Malta Motorsport Fedaration Direzione Centrale per lo Sport Automobilistico promuove la IAME Series Malta sulla base delle norme previste dal Regolamento Sportivo di Settore.

1.2. Per l'organizzazione degli Eventi, IAME S.p.A si avvarrà di Organizzatori KCM Karting Club Malta.

1.3. Gli Eventi saranno regolati dal presente Regolamento Sportivo, dal Regolamento Tecnico e dal Regolamento Particolare di Gara.

1.4. Per tutto quanto non specificato nei Regolamenti sopra menzionati, si fa riferimento al Regolamento Sportivo di Settore Karting e suoi allegati.

1.5. L'iscrizione alle prove della IAME Series Malta coincide con l'iscrizione da parte dei Concorrenti/Conduttori al trofeo stesso. I Concorrenti/Conduttori si impegnano implicitamente al rispetto di tutte le normative che regolano le singole prove. I Concorrenti confermano la loro presa visione ed accettazione dei Regolamenti, ed attestano la conformità dei loro veicoli, tramite autocertificazione da consegnarsi in Segreteria prima della chiusura delle Verifiche Sportive di ogni singola prova. Il pilota deve dichiarare il numero di matricola di motori e telaio.

1.6. A seconda del numero dei piloti iscritti, la categorie potranno essere accorpate a categorie dello stesso TDM con analoghe caratteristiche, con classifica separata.

1.7. Sono ammessi i concorrenti ed i conduttori titolari di licenza MMF Karting di concorrente/conduttore. I concorrenti ed i conduttori titolari di una licenza rilasciata da una MMF straniera che desiderano partecipare ad una manifestazione nazionale o internazionale organizzata in Malta (le manifestazioni devono essere iscritte al calendario sportivo nazionale e/o internazionale) devono essere in possesso dell'autorizzazione della propria MMF che ha rilasciato la loro licenza, salvo per i piloti con licenza nazionale Karting rilasciata dalla Malta che, ai sensi dell'art.2.3.5.a) del Codice Sportivo Internazionale FIA, possono partecipare alle gare nazionali Maltese, iscritte a calendario sportivo nazionale.

L'autorizzazione deve essere presentata all'organizzatore che ha l'obbligo di richiederla. L'assenza di tale documento, se portata a conoscenza dell'MMF o della FIA, costituisce una violazione degli artt. 2.3.10 e 3.9.4 del Codice Sportivo Internazionale e comporta l'adozione delle sanzioni previste. Le licenze dovranno essere in corso di validità e valevoli per le classi e le categorie nelle quali è richiesta l'iscrizione.

1.8. La tassa d'iscrizione minima alle singole prove è quella stabilita dal Regolamento di Settore Karting.

2. MATERIALE AMMESSO

3.1 Ad ogni prova sono ammessi un massimo di due (2) motori e un (1) telaio per pilota.

3.2 Possono essere impiegati solo gli pneumatici conformi al regolamento, senza modifica alcuna.

3.3 Lo scambio di telai e/o motori e/o pneumatici tra i Piloti Concorrenti è vietato.

2. STRUTTURA DELLE CLASSI

2.1. X30 MINI:

Licenza: Nazionale D- Nazionale C-Junior – Int. C-Junior età a partire da 8 anni compiuti o nell'anno in Corso.

Telaio: telai con omologazione CIK per la categoria MINI in corso di validità o scaduta e conformi agli articoli 1 e 2 del Regolamento Tecnico IAME Series Malta – X30 MINI.

Massa complessiva: 110Kg (massa complessiva del kart completo di pilota in assetto da competizione)

2.2. X30 JUNIOR:

Licenza: Nazionale D - Nazionale C-Junior o Nazionale C-Senior – Int. C-Junior o Int. C-Restricted età a partire da 12 anni compiuti o nell'anno in Corso.

Telaio: telai con omologazione CIK in corso di validità o scaduta e conformi agli articoli 1 e 2 del Regolamento Tecnico X30 JUNIOR – X30 SENIOR – X30 MASTER

Massa complessiva: 145Kg (massa complessiva del kart completo di pilota in assetto da competizione)

2.3. X30 SENIOR:

Licenza: Nazionale C-Senior – Int. C-Restricted o Int. C-Senior età a partire da 15 anni compiuti.

Telaio: **telai con omologazione CIK in corso di validità o scaduta e conformi agli articoli 1 e 2 del Regolamento Tecnico X30 JUNIOR – X30 SENIOR – X30 MASTER**

Massa complessiva: 158Kg (massa complessiva del kart completo di pilota in assetto da competizione)

2.4. X30 MASTER:

Licenza:

Telaio: **telai con omologazione CIK in corso di validità o scaduta e conformi agli articoli 1 e 2 del Regolamento Tecnico X30 JUNIOR – X30 SENIOR – X30 MASTER Nazionale C-Senior – Int. C-Senior (età a partire da 30 anni compiuti o nell'anno in corso)**

Massa complessiva: **165Kg (massa complessiva del kart completo di pilota in assetto da competizione)**

2.5. X30 SUPER:

Licenza: **Nazionale C-Senior – Int. C-Senior/B**

Telaio: **telai con omologazione CIK in corso di validità o scaduta e conformi agli articoli 1 e 2 del Regolamento Tecnico X30 SUPER.**

Massa complessiva: **160Kg (massa complessiva del kart completo di pilota in assetto da competizione)**

2.6. X30 SUPER SHIFTER:

Licenza: **Nazionale C-Senior – Int. C-Senior/B – KZ3**

Telaio: **telai tipo KZ con omologazione CIK in corso di validità o scaduta e conformi agli articoli 1 e 2 del Regolamento Tecnico X30 SUPER SHIFTER.**

Massa complessiva: **183Kg (massa complessiva del kart completo di pilota in assetto da competizione)**

2.7 NUMERI DI GARA

Articolo 2.24 dei CIK-FIA Technical Regulations

E' richiesto ai Concorrenti/Conduttori di utilizzare i numeri di gara conformi agli intervalli descritti per ogni categoria e mantenere per tutta la durata del campionato il numero di gara scelto alla prima prova a cui si è preso parte.

3. STRUTTURA IAME SERIES MALTA

Ogni prova contribuirà al punteggio utile ai fini del titolo con l'obbligo di scartare la prova con il punteggio più basso (somma del punteggio di pre-finale e finale, e qualifiche ove presente). Non possono essere scartate le prove a cui non si è preso parte e le prove in cui il Conduttore avesse subito una squalifica. Le prove annullate che non è stato possibile recuperare, non concorrono alla determinazione della prova da scartare. Per accedere alla classifica finale sarà necessario aver preso parte obbligatoriamente ad almeno due (2) prove.

Le prove avranno la seguente struttura (come da Regolamento di Settore Karting):

- **Prove Libere**
- **Prove Cronometrate**
- **Manches eventuali**
- **Fase Finale (pre-finale e finale)**

3.1. In base alla convenienza è possibile organizzare eventi con due prove, dove le fasi della struttura sono tutteripetute due volte.

3.2. E' inoltre prevista l'organizzazione di una Finale Internazionale, alla quale i Piloti potranno accedere solo se qualificati in primo posto classifica finale IAME Series Malta

4. PUNTEGGI

4.1 Per le prove della IAME Series verranno assegnati punteggi di partecipazione, alla pole position delle prove cronometrate, alla pre-finale ed alla finale. Le classifiche saranno aggiornate dal Promotore stesso. In caso di exaequo è discriminante il maggior numero di migliori piazzamenti conseguiti in finale. In caso di ulteriore ex-aequo è discriminante il maggior numero di migliori piazzamenti conseguiti in pre-finale. Le ultime due (2) prove assegneranno il punteggio con validità x 1.5.

4.2 Tabella punteggi IAME Series MALTA:

POSIZIONE PUNTEGGIO	PRE-FINALE	PUNTEGGIO FINALE
1° Classificato	25 punti	50 punti
2° Classificato	20 punti	40 punti
3° Classificato	16 punti	32 punti
4° Classificato	13 punti	26 punti
5° Classificato	11 punti	22 punti
6° Classificato	10 punti	20 punti
7° Classificato	9 punti	18 punti
8° Classificato	8 punti	16 punti
9° Classificato	7 punti	14 punti
10° Classificato	6 punti	12 punti
11° Classificato	5 punti	10 punti
12° Classificato	4 punti	8 punti
13° Classificato	3 punti	6 punti
14° Classificato	2 punti	4 punti
15° Classificato	1 punto	2 punti

POLE POSITION PROVE CRONOMETRATE: 3 punti
PARTECIPAZIONE: 5 punti

5. PREMI

5.1 Per ogni prova sono previsti premi per i primi tre Piloti classificati di ogni categoria:

5.1.1 Primo classificato: trofeo

5.1.2 Secondo classificato: trofeo

5.1.3 Terzo classificato: trofeo

5.1.4 Il montepremi per ogni categoria è descritto nell'Allegato 2 del presente regolamento

6. CALENDARIO

Allegato 1: calendario 2022

7. ANNULLAMENTO DI UNA O PIU' PROVE

Nell'eventualità di annullamento di una (o più prove) da parte degli organizzatori delegati, la stessa sarà recuperata, se possibile. Le prove recuperate avranno a tutti gli effetti validità ai fini delle classifiche.

8. MODIFICHE AL REGOLAMENTO

Allo scopo di garantire il corretto svolgimento della IAME Series Malta e/o in caso di forza maggiore, la IAME S.p.A si riserva il diritto di modificare i punti del regolamento sportivo che riterrà necessari in qualunque momento.

9. VERIFICHE TECNICHE COMPLEMENTARI

IAME S.p.A., in qualità di Promotore della IAME Series Malta, si riserva il diritto di ritirare qualsiasi motore, a verifiche tecniche completate, al fine di eseguire un'ulteriore verifica presso la propria sede alla presenza di un rappresentante del Concorrente. Qualsiasi non conformità riscontrata da IAME S.p.A. non avrà effetto sulla classifica della prova e/o sulle decisioni prese in sede di verifica, tuttavia, verrà redatto un verbale ed inviato al Concorrente, unitamente alla decisione da parte di IAME S.p.A. di non accettare iscrizioni ai propri eventi da parte del Concorrente/Conduttore il cui motore venisse riscontrato come non conforme ai regolamenti. Al termine della verifica, i motori esaminati verranno restituiti al Concorrente, nel minor tempo possibile, e nelle stesse condizioni in cui si trovavano al momento del ritiro, a prescindere dall'esito delle verifiche. Il Concorrente che rifiutasse l'applicazione del presente articolo, verrà automaticamente escluso dagli eventi promossi da IAME S.p.A. Tale decisione è definitiva e inappellabile. L'applicazione del seguente articolo sarà verbalizzata dai Commissari Tecnici in sede di chiusura dell'incartamento della prova.

10. Scorreza nel regolamenti technici

La Iame Serie Malta ha il diritto di squalificare il concorrente in caso di irregolarità nel regolamento tecnico, la Iame Serie Malta deciderà dopo aver avuto la conferma dal commissario tecnico in caso di irregolarità, Iame Serie Malta ha il diritto di essere presente quando i motori stanno controllando dall'commissario tecnico.

10.1 La Iame Series Malta ha il diritto di squalificare il pilota ed il suo meccanico responsabile da tutti gli atti previsti dal regolamento tecnico, da tutto il campionato Iame Series Malta 2022.

THE HEART OF KART

iame
THE HEART OF KART

iame
THE HEART OF KART

iame
THE HEART OF KART

iame
THE HEART OF KART

iame
THE HEART OF KART

iame
THE HEART OF KART

iame
THE HEART OF KART

iame
THE HEART OF KART

iame
THE HEART OF KART

iame
THE HEART OF KART

iame
THE HEART OF KART

iame
THE HEART OF KART

iame
THE HEART OF KART