

Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart - 250 cc

APPROVAZIONE CSAI DEL: _____

REGOLAMENTO SPORTIVO 2011

DATA	NOTE ED AGGIORNAMENTI
29/03/2011	APPROVATO CSAI

Premessa

Le norme seguenti sono intese come supplemento, ove applicabili, a tutte le prescrizioni del Regolamento Nazionale Sportivo (RNS) e sue Norme Supplementari, del Regolamento Nazionale Karting (RNK) e sue Norme Supplementari (NSK).

1.0 - Istituzione

Viene istituito tra i sottoindicati **Costruttori 4T Kart - 250 cc (di seguito "Promotori")**, con l'approvazione della **ACI-CSAI**, ai sensi dell'Art.19 del RNS(gara riservata), il "Trofeo Nazionale Costruttori 4 T-250 c.c.":

ORAL ENGINEERING SRL

Via Decorati al Valor Militare, 40 – 41100 Loc. Baggiovara (Mo, Italia)

SUTER RACING TECHNOLOGY AG

Mettlenstrasse, 3 – CH 8488 Turbental (CH)

TECNIQUE ENGINEERING SRL

Via Lago di Alleghe, 31 – 36015 Schio, VI (I)

GM SRL

Via Sabbionara 14/N – 36045 Alonte, VI (I)

SWISSAUTO

Buchmattstrasse 46-48 CH – 3400 Burgdorf (CH)

Il Costruttore **Capo Gruppo**, così come indicato dalla NSK9, Cap. III, Art. 4.1 è la **ORAL ENGINEERING SRL**.

Alla ORAL ENGINEERING SRL è delegata ogni attività operativa e su di essa grava ogni responsabilità, nei rapporti con l'Autorità Sportiva Nazionale e/o con gli altri soggetti di diritto sportivo.

2.0 - Calendario delle Manifestazioni

Prova	Data	Pista	Sede
1°	9-10 Aprile	Pista Azzurra	Iesolo (VE)
2°	25-26 Giugno	Ala karting Circuit	Ala (TN)
3°	8-10 Luglio	Pista Azzurra	Iesolo (VE)
4°	2-4 Settembre	Circuito di Pomposa	Pomposa (FE)

Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart - 250 cc

Le prove predette sono tutte nazionali a partecipazione straniera. L'organizzazione delle singole prove è delegata ai diversi organizzatori delle prove stesse.

I Costruttori predetti sono gli esclusivi titolari dei diritti di proprietà intellettuale, inerenti al presente Trofeo, ivi inclusi la denominazione ed il marchio "TROFEO NAZIONALE COSTRUTTORI 4T KART - 250cc".

3.0 - Kart ammessi

3.1 Telai

Vedi Regolamento Tecnico del **Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart - 250 cc**, allegato.

3.2 Motori

Vedi Regolamento Tecnico del **Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart - 250 cc**, allegato.

3.3 Pneumatici

Sono ammessi soltanto pneumatici VEGA tipo XH (slick) e W5 (rain), aventi le seguenti dimensioni:

SLICK	Anteriore 10 x 4.60	Posteriore 11 x 7.10
RAIN	Anteriore 10 x 4.20	Posteriore 11 x 6.00

I Commissari Sportivi, sentiti i Commissari Tecnici, hanno la facoltà di disporre a loro discrezione, la sostituzione dell'intero contenuto del serbatoio con la benzina 98 RON raccomandata dall'Organizzatore della Gara.

4.0 - Disposizioni sulle emissioni acustiche

Il valore massimo delle emissioni acustiche ammesso è di **92 dB(A)**.

Tutti i Concorrenti sono tenuti a rispettare questo valore, utilizzando solo gli impianti di scarico ed silenziatori di aspirazione indicati da ogni singolo costruttore, nelle schede di identificazione, allegate al regolamento tecnico.

Il superamento del suddetto limite acustico viene sanzionato con l'esclusione della gara.

Le norme per la misurazione delle emissioni acustiche sono riportate nel regolamento tecnico allegato.

5.0 - Materiali ammessi

5.1 Motore

Per l'intera Manifestazione, prove ufficiali di qualificazione incluse, è ammesso esclusivamente l'utilizzo di un solo motore, punzonato secondo quanto disposto dal Regolamento Nazionale Karting.

5.2 Telaio

Per l'intera Manifestazione, prove ufficiali di qualificazione incluse, è ammesso esclusivamente l'utilizzo di un solo telaio, punzonato secondo quanto disposto dal Regolamento Nazionale Karting.

5.3 Pneumatici

Per l'intera Manifestazione, prove ufficiali di qualificazione incluse, è ammesso esclusivamente una sola fornitura di pneumatici (composto da 3 pneumatici anteriori e 3 posteriori slick e rain), secondo quanto stabilito dal Regolamento Nazionale Karting, controllato con il sistema del parco chiuso pneumatici.

I Promotori, metteranno a disposizione degli organi dall'autorità sportiva, un consulente tecnico.

Tutti i componenti devono essere disponibili sul mercato, per tutti i Concorrenti che partecipano al Trofeo.

Sono ammessi al Trofeo solo i motori dei Promotori del Trofeo, con piombatura di fabbrica a cura dei Costruttori o degli operatori tecnici autorizzati dai costruttori stessi.

In caso di difettosità accertata del motore, sentito il consulente tecnico del Trofeo designato dai promotori ed i Commissari Tecnici, a titolo di prestito i Commissari Sportivi possono autorizzare la messa a disposizione del partecipante un motore dello stesso costruttore, fino al termine della Manifestazione.

Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart - 250 cc

I costi derivanti andranno a carico del partecipante. Sono possibili riparazioni in loco di modesta entità sul motore verificato, previo accordo con il tecnico dell'assistenza, del relativo costruttore o con il suo incaricato in loco. Il motore riparato dovrà, successivamente, venire nuovamente piombato a cura del tecnico dell'assistenza del Costruttore o dal suo incaricato e dal commissario tecnico permanente.

6.0 - Concorrenti e Conduuttori ammessi

Al **Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart - 250cc** possono partecipare i Concorrenti ed i Conduuttori, di età superiore a 15 anni, titolari di licenza karting rilasciata da una Autorità Sportiva Nazionale membro della FIA.

La loro partecipazione ed il punteggio ad essi attribuito in ciascuna gara del Trofeo, contribuirà alla assegnazione del Titolo "**Trofeo Nazionale 4T-250 c.c.**" a quel Costruttore del motore con il quale ciascun Concorrente-Conduuttore avrà partecipato

7.0 - Iscrizioni

La partecipazione al **Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart - 250cc** è riservata solo ai Costruttori sopra elencati ed ai concorrenti-conduuttori che utilizzano i motori dagli stessi prodotti.

Le domande d'iscrizione dei concorrenti-conduuttori che intendono partecipare alle gare del **Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart - 250cc** potranno essere anticipate via fax e/o e-mail ai Promotori, di cui all'Art. 1.0, oppure direttamente alle piste, utilizzando il modulo scaricabile dai siti web dei 5 Promotori.

La tassa di iscrizione alle gare, pari ad Euro 215,00 (duecentoquindici), sarà versata dai Concorrenti direttamente all'Organizzatore delle singole gare.

8.0 - Partenze

Le partenze sono del tipo lanciato, secondo quanto disposto dal Regolamento Nazionale Karting.

9.0 - Classifiche e premi

9.1 Classifiche

Ai fini della classifica generale, sono valide solo le Manifestazioni ammesse alla serie.

Per ciascuna Manifestazione vengono disputate due gare, valide per il Trofeo, pre-finale e finale secondo quanto stabilito dal Regolamento Particolare della Manifestazione.

Per ciascuna gara, vengono stilate la **Classifica Nazionale Costruttori 4T Kart** di cui al precedente Art. 1.0, e la **Classifica Conduuttori 4T Kart** utile allo scopo.

Vengono assegnati i seguenti punteggi in base ai risultati ufficiali:

a) Classifica Costruttori

Per ciascuna Gara, ad ogni **Costruttore** sarà attribuita la somma dei punti assegnati (come da tabella di cui al punto b), in base alle classifiche finali di Gara1 e Gara2, ai Conduuttori che siano iscritti alla Manifestazione con il motore del Costruttore medesimo;

b) Classifica Conduuttori

Per ciascuna Gara ed in base alla Classifica definitiva, a ciascun **Conduuttore** sarà attribuito un punteggio, calcolato in base alla seguente tabella

Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart - 250 cc

POSIZIONE DI CLASSIFICA	PUNTI GARA 1 (pre-finale)	PUNTI GARA 2 (finale)
1°	25	25
2°	20	20
3°	16	16
4°	13	13
5°	11	11
6°	10	10
7°	9	9
8°	8	8
9°	7	7
10°	6	6
11°	5	5
12°	4	4
13°	3	3
14°	2	2
15°	1	1

Per ciascun Conducente, alla fine del Trofeo, la classifica generale è stabilita dalla somma dei migliori 6 punteggi conseguiti, con l'obbligo di computare, in ogni caso, il punteggio 0 (zero) derivante dal provvedimento di esclusione da parte dei Commissari Sportivi.

Gli eventuali ex-aequo sono risolti sulla base del maggior numero di primi piazzamenti fra tutte le gare disputate, ai fini del Campionato

In caso di ulteriore parità, verranno considerati i secondi posti ed eventualmente i successivi.

In caso di punti ancora in parità, ha la priorità il miglior piazzamento nell'ultima gara.

Il Costruttore, primo classificato al termine delle Manifestazioni in cui è articolato il trofeo, è dichiarato vincitore del **Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart- 250cc**.

Il Conducente che, in base ai punteggi ottenuti nelle singole gare, abbia maggiormente contribuito a far vincere al Costruttore il Trofeo, sarà dichiarato, unitamente al Costruttore, vincitore del **Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart- 250cc**.

9.2 Premi

Per ciascuna Manifestazione, i primi 3 piloti migliori classificati a livello di gara, riceveranno una coppa dall'Organizzatore. Alla proclamazione del vincitore dell'ultima Manifestazione di Campionato, i 10 migliori classificati in classifica generale, riceveranno una coppa dall'Organizzatore del Trofeo.

Per ognuno dei quattro Eventi in calendario, la VEGA metterà in palio un set di gomme, da assegnare al vincitore della finale.

10.0 - Disposizioni ambientali

Tutti i partecipanti di ciascuna Manifestazione sono personalmente responsabili dello smaltimento dei rifiuti e dei materiali di scarto (ad es.: olio esausto, pneumatici, componenti usati, carta) ad essi riconducibili.

Se l'Organizzatore mette a disposizione dei contenitori per lo smaltimento, gli stessi devono essere obbligatoriamente usati, eventualmente sotto stretta sorveglianza delle necessarie operazioni di suddivisione dei materiali.

E' severamente vietato, nel corso di una Manifestazione o in relazione alla partecipazione ad essa, disperdere o lasciare sul posto rifiuti o materiali di scarto. Lo stesso dicasi per la mancata suddivisione dei materiali, nel caso in cui l'organizzazione abbia disposto la raccolta differenziata.

Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart - 250 cc

In caso di infrazione, al partecipante responsabile (il quale risponde anche per i propri assistenti) verrà inflitta, dai Commissari Sportivi o dall'Organizzatore, una penalità in denaro, sotto forma di esclusione dall'assegnazione dei punti o di perdita di punteggio, sospensione (e così via). Egli potrà, inoltre, venire ritenuto responsabile da parte dell'Organizzazione di tutti i costi conseguenti.

Durante le operazioni di rifornimento di carburante e gli interventi sul motore, eseguiti sul terreno della Manifestazione (paddock ed area servizi), devono essere stesi sotto ai kart dei teli protettivi (dimensioni minime 1.5x2.5m): questi teli devono essere rimossi dai singoli partecipanti, o smaltiti secondo le istruzioni del Comitato Organizzatore, al più tardi subito dopo il termine della Manifestazione, evitando di danneggiare l'ambiente.

Per la pulizia dei kart sono ammessi esclusivamente detergenti a base di sostanze chimiche biodegradabili.

11.0 - Paddock

Ad ogni partecipante spetta una superficie massima di circa 25 mq all'interno del paddock. Spazi maggiori sono possibili solo previo accordo con il Comitato Organizzatore. L'introduzione nel paddock di camper e roulotte è ammessa solo dietro autorizzazione da parte dell'Organizzatore.

12.0 - Esclusione della responsabilità

All'atto dell'iscrizione, i Concorrenti ed i Conduuttori dichiarano di rinunciare a qualsiasi rivendicazione per i danni che dovessero insorgere in relazione alla Manifestazione, e precisamente nei confronti di:

- La CSAI;
- nonché i rispettivi presidenti, organi, dirigenti, segretari generali e collaboratori principali; promotori e organizzatori della serie;
- organizzatori, direttori tecnici ed assistenti, proprietari dei circuiti;
- autorità, servizi corse, produttori ed altre persone collegate all'organizzazione della Manifestazione;
- responsabili delle costruzioni stradali, per i danni causati dalle condizioni delle strade da impiegare nella Manifestazione, incluse le pertinenze, ed ausiliari e collaboratori di tutte le persone ed enti sopra indicati, tranne che per i danni da lesioni alla persona, alla vita ed alla salute derivanti dalla violazione intenzionale o colposa di un obbligo – anche da parte di un rappresentante legale o di un collaboratore delle persone sollevate dalla responsabilità – e per altri danni derivanti da una violazione di obblighi per dolo o colpa grave – anche da parte di un rappresentante legale o di un collaboratore delle persone sollevate dalla responsabilità.

Contro:

- gli altri partecipanti (Concorrenti e Conduuttori), i loro assistenti, i proprietari, i detentori degli altri veicoli;
- Il proprio Concorrente, il/i proprio/i Conduuttore/i (salvo specifiche pattuizioni contrarie fra proprietari, detentori, Concorrenti, Conduuttore/i) ed i propri assistenti, i soggetti rinunciano a qualsiasi rivendicazione per i danni che dovessero insorgere in relazione alla gara (prove libere, prove a cronometro, warm-up, gare), tranne che per i danni da lesioni alla persona, alla vita ed alla salute derivanti dalla violazione intenzionale o colposa di un obbligo – anche da parte di un rappresentante legale o di un ausiliario delle persone sollevate dalla responsabilità – e per altri danni derivanti da una violazione di obblighi per dolo o colpa grave – anche da parte di un rappresentante legale o di un ausiliario - delle persone sollevate dalla responsabilità. L'esclusione della responsabilità diventa efficace con l'atto della consegna dell'iscrizione di tutti i partecipanti. La rinuncia alla responsabilità è valida per le rivendicazioni basate su qualsiasi motivo giuridico, in particolare sia per le pretese di risarcimento del danno per responsabilità contrattuale che per responsabilità extracontrattuale ed altresì per le rivendicazioni per fatti illeciti. La presente clausola di esclusione della responsabilità non pregiudica esoneri di responsabilità impliciti.
- Nel caso in cui si verifichi, o venga riscontrata, durante una Manifestazione una lesione, ovvero in caso di danni, alla salute che possano mettere in causa stabilmente o temporaneamente l'idoneità agli sport automobilistici, il firmatario solleva tutti i medici curanti – in considerazione del rischio per la sicurezza che

Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart - 250 cc

in determinate circostanze potrebbe estendersi anche a terzi – dal segreto professionale nei confronti degli ufficiali con incarichi di responsabilità nell'ambito della Manifestazione (Medico di Gara, Direttore di Gara, Commissari Sportivi). I partecipanti hanno prendono atto dell'assicurazione per gli infortuni del Conduttore, relativa alla licenza CIK. Agli stessi è noto che, in caso di reciproche rivendicazioni per responsabilità civile fra i Concorrenti, i Conduttori, i detentori dei veicoli, ed i proprietari dei veicoli stessi, l'assicurazione per responsabilità civile dell'Organizzatore e dei partecipanti copre di norma solo i danni alle persone (non i danni alle cose) provocati da colpa grave. La precisa entità della copertura assicurativa per la responsabilità civile dell'Organizzatore e dei partecipanti, nonché i massimali della stessa devono essere richiesti all'Organizzatore della Manifestazione.

13.0 - Liberatoria dalle rivendicazioni del proprietario del veicolo

Quando il Concorrente o Conduttore non è il proprietario del veicolo da utilizzare nella Manifestazione, egli dovrà assicurarsi che il proprietario del veicolo provveda alla dichiarazione di rinuncia alla responsabilità stampata sul modulo di iscrizione. Nel caso in cui la dichiarazione, contrariamente a questo dovere, non venga firmata dal proprietario del veicolo, i Concorrenti ed i Conduttori sollevano tutte le persone e gli enti, di cui all'Art. 12.0, da qualsiasi rivendicazione da parte del proprietario del veicolo tranne che per i danni da lesioni alla persona, alla vita ed alla salute derivanti dalla violazione intenzionale o colposa di un obbligo – anche da parte di un rappresentante legale o di un ausiliario delle persone sollevate dalla responsabilità – e per altri danni derivanti da una violazione di obblighi per dolo o colpa grave – anche da parte di un rappresentante legale o di un collaboratore delle persone sollevate dalla responsabilità.

Per le rivendicazioni nei confronti degli altri partecipanti (Concorrenti, Conduttori), dei loro collaboratori, dei proprietari, dei detentori degli altri veicoli, del proprio Concorrente, del/i proprio/i Conduttore/i, (salvo specifiche pattuizioni contrarie fra Concorrente, Conduttore/i) e dei propri assistenti, la dichiarazione di liberatoria si riferisce ai danni che dovessero insorgere in relazione alla gara (prove libere, prove a cronometro, warm-up, gare) e per rivendicazioni nei confronti di altre persone ed enti si riferisce a danni verificatisi in relazione alla Manifestazione nel suo complesso. Sono salve le esclusioni di responsabilità implicite.

14.0 - Responsabilità, modifiche del bando e del regolamento, revoca della Manifestazione

Concorrenti, Conduttori, proprietari dei veicoli e detentori dei veicoli sono a conoscenza dei rischi specifici legati agli sport motoristici e prendono parte alla Manifestazione a proprio rischio e pericolo. Hanno esclusiva responsabilità civile e penale in merito ai danni provocati da essi stessi o dal veicolo da loro impiegato, salvo che non venga concordata l'esclusione della responsabilità.

L'Organizzatore si riserva il diritto di apportare tutte le modifiche al regolamento, necessarie per cause di forza maggiore, per motivi di sicurezza o per ordine delle autorità, nonché di revocare la Manifestazione o singole gare nel caso questo sia necessario per circostanze straordinarie, senza altresì assumersi alcun obbligo in merito al risarcimento dei danni, salvo per dolo o colpa grave. Per il resto, l'Organizzatore è da ritenersi responsabile esclusivamente nella misura in cui non sia concordata un'esclusione della responsabilità mediante il regolamento e l'iscrizione.

15.0 - Obblighi dei partecipanti

Con la consegna della propria iscrizione i partecipanti/Concorrenti del Trofeo accettano irrevocabilmente il presente regolamento e si impegnano ad attenersi e a rispettarlo.

Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart - 250 cc

REGOLAMENTO TECNICO 2011

Premessa

Il seguente regolamento stabilisce le condizioni generali valide e vincolanti per i Costruttori che partecipano al **Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart – 250cc**.

Eventuali adeguamenti/modifiche del presente saranno oggetto di un'esplicita approvazione della CSAI.

1.0 - Disposizioni tecniche

Tutto quanto non espressamente ammesso dal presente regolamento è vietato.

Tutti i componenti devono essere normalmente reperibili in commercio per tutti concorrenti.

E' vietato in tutto il kart l'impiego di titanio, magnesio (eccezione: leghe di magnesio per cerchi e particolari del gruppo assale), ceramica (eccezione: candele), materiali compositi con fibra di carbonio o Kevlar (eccezione: sedile, pianale, supporto silenziatore e particolari di serie del motore).

2.0 - Paraurti, telai, scocche

È ammesso esclusivamente l'utilizzo di telai omologati CIK FIA 2009-2014 o precedenti o con omologazione da ASN. Per i paraurti, si applica quanto stabilito dal *Regolamento Internazionale Karting* art. 2.5 "Pare-chocs".

Valgono inoltre, per entrambe le categorie, le disposizioni CIK in vigore in materia di:

- pianale (Art. 2.6)
- sterzo (Art. 2.12)
- pedali (Art. 2.14)
- acceleratore (Art. 2.15)
- cerchi (Art. 2.22.1)

3.0 - Freni

Gli impianti frenanti devono essere omologati dalla CIK, con omologazione in corso di validità o precedenti, e conformi all'Art. 2.11 del Regolamento Tecnico Internazionale. Ai concorrenti ed ai conduttori, è consigliato l'utilizzo dell' impianto frenante anche sulle ruote anteriori.

4.0 - Assale posteriore

L'assale posteriore deve essere conforme alle disposizioni di cui all'Art. 2.3.4.3 del Regolamento Tecnico Internazionale.

5.0 - Pneumatici

Larghezza massima della ruota completa, con pneumatico montato: anteriore 135 mm e posteriore 215 mm. Le ruote anteriori e posteriori devono presentare un fissaggio di sicurezza del pneumatico, costituito da almeno 3 bulloni sul lato esterno di ciascun cerchio.

6.0 - Motore e componenti annessi.

Sono ammessi esclusivamente motori a quattro tempi, omologati e prodotti dai promotori del Trofeo, conformi alle schede di identificazione allegate al presente regolamento tecnico.

- Sono ammessi esclusivamente motori a quattro tempi monocilindrici, con raffreddamento ad acqua.

Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart - 250 cc

- Numero massimo di giri motore limitato a 1300 (+100) rpm.
- Cilindrata totale del motore: max. 250 cm³, comprese tutte le tolleranze.
- È vietata qualsiasi forma di sovralimentazione e sono vietati i sistemi Power Valve.
- Il motore può avere al massimo 4 valvole.
- Il motore può avere al massimo 2 alberi a camme. Inoltre, gli alberi a camme impiegati possono essere solo di tipo convenzionale e le valvole devono essere azionate mediante molle e punterie meccaniche.
- Il motore deve essere dotato di molle metalliche per le valvole. La chiusura delle valvole deve essere ottenuta esclusivamente attraverso la forza di tali molle.
- È vietato qualsiasi sistema di fasatura variabile.
- Ad esclusione delle valvole, sedi valvola, guide valvola, gusci dei cuscinetti e guarnizioni, per i motori sono ammesse esclusivamente componenti in lega d'acciaio magnetico ed in lega di alluminio. All'interno del motore, non sono ammessi titanio, materiali ceramici e compositi (ad eccezione delle candele). Inoltre, sono ammessi, all'interno del motore, ingranaggi, guide e dispositivi di tensionamento della catena distribuzione in materiale plastico.
- Gli impianti di accensione digitali, con anticipo di accensione variabile, sono ammessi dietro osservanza delle disposizioni del presente regolamento (v. Art. 6.12, Impianto di accensione).
- I motori devono essere dotati di un carburatore meccanico marca Dell'Orto, modello PHF30 con valvola a cassetto cilindrico diametro max. $\Phi 30$ mm, azionato mediante cavo flessibile (max. 1 carburatore per cilindro), senza componenti elettronici. Il carburatore può essere dotato di pompa di accelerazione. Inoltre, la dotazione del carburatore deve essere omologata insieme al relativo motore. La sezione del carburatore, dopo il cassetto in direzione del flusso, deve essere cilindrica. Il diametro del Venturi del carburatore può essere max. $\Phi 30 \pm 0.2$ mm. Non sono ammessi impianti di iniezione.
- Il motore deve essere dotato di un dispositivo di avviamento elettrico on-board e deve poter essere avviato dal pilota, mediante detto dispositivo in qualsiasi momento.
- È obbligatorio l'uso di una frizione centrifuga.

Possono essere prescritti, anche a stagione già iniziata, l'uso di restrittori d'aria o la limitazione del numero di giri massimi del motore al fine di ridurre la potenza.

La scheda di omologazione contiene i dati tecnici caratteristici del modello di motore.

Essa costituisce un ausilio all'identificazione del motore, durante le verifiche ed operazioni similari. Tutti i dettagli tecnici, che non sono indicati nella scheda di omologazione, devono rimanere di serie, salvo diversamente specificato nelle successive disposizioni del presente regolamento.

Salvo quanto diversamente disposto dal presente regolamento, tutte le parti del motore, possono essere rifinite meccanicamente nel rispetto dei dati di omologazione (dimensioni, pesi, ecc.).

Durante lo svolgimento del Trofeo, o al termine, con il consenso unanime dei 5 Costruttori Promotori e con l'approvazione della CSAI, potranno essere approvate modifiche su componenti del motore, purché aventi il solo scopo di migliorarne l'affidabilità.

6.1 Guarnizioni

Tutte le guarnizioni del motore sono libere.

6.2 Volano

È ammessa la rifinitura del volano di serie (ad es. equilibratura, asportazione di materiale), purché sia rispettato il peso minimo omologato.

Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart - 250 cc

6.3 Cilindri e pistoni

E' ammessa l'alesatura del cilindro, in caso di utilizzo dei pistoni di serie e purché non venga superata la cilindrata di 250 cm³.

È richiesto l'utilizzo del pistone di serie come da scheda di omologazione.

6.4 Testa cilindri e fasatura

L'albero/i a camme omologato/i di serie e le valvole devono rimanere invariati. Le fasi di apertura e chiusura valvole sono libere, così come anche il rapporto di compressione.

6.5 - Carburatore

È ammesso l'utilizzo di un solo carburatore Ø30 mm per motore, marca Dell'Orto tipo PHF30, come da fiche di omologazione.

6.6 Carburante

È ammesso solamente l'utilizzo del carburante acquistabile presso la stazione di servizio indicata dall'Organizzatore.

In qualsiasi momento dell'Evento, i Commissari Tecnici potranno effettuare prelievi di carburante al fine di verificarne la corrispondenza con il campione di riferimento.

6.7 Collettore di aspirazione

Il collettore di aspirazione di serie omologato può essere lavorato meccanicamente, purché vengano rispettate le dimensioni indicate nella scheda di omologazione; non sono pertanto ammessi riporti di materiale.

6.8 Silenziatore di aspirazione

Sono ammessi esclusivamente i silenziatori di aspirazione omologati con il relativo motore.

6.9 Impianto di scarico

L'impianto di scarico, compreso il silenziatore, deve essere omologato.

Attenzione! L'omologazione è valida solamente se sono rispettati i limiti di emissione acustica!

6.10 Raffreddamento ad acqua

Ai sensi dell'Art. 2.16.4 del Regolamento CIK, i radiatori devono essere montati al di sopra dell'incastellatura del telaio, ad un'altezza massima di 50 cm da terra (distanza da terra al punto più alto del radiatore) ed una distanza massima di 55 cm, rispetto all'assale posteriore.

Tutte le tubazioni di raffreddamento devono essere costruite in modo da poter resistere ad una temperatura di 150°C e ad una pressione di 10 bar.

Per il controllo della temperatura, è permesso montare griglie a feritoie davanti o dietro al radiatore; questo dispositivo può essere mobile (regolabile), tuttavia non deve poter essere rimosso, mentre il kart è in movimento e non deve comprendere elementi pericolosi.

Sono ammessi sistemi di by-pass meccanici (sistemi termostatici).

6.11 Serbatoio del carburante

Il serbatoio del carburante deve essere conforme alle disposizioni di cui all'Art. 2.20 del Regolamento CIK.

6.12 Impianto di accensione

L'impianto di accensione deve essere omologato (curva di accensione inclusa) per il rispettivo motore e deve essere corrispondente alla versione di serie.

La curva dell'anticipo d'accensione deve essere applicata senza variazioni, così com'è programmata dal produttore e descritta nell'omologazione.

È permessa una sola curva di accensione come da omologazione per il relativo motore.

Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart - 250 cc

I Commissari Sportivi possono richiedere che il sistema di accensione utilizzato dal Conducente/Concorrente venga sostituito con un sistema messo a disposizione dall'organizzatore della serie (stesso modello di omologazione).

Il kart deve poter essere messo in moto in qualunque momento con mezzi autonomi (avviamento on-board e sorgente di energia dedicata).

Se è installata una batteria di avviamento, è fortemente consigliato l'uso di una batteria a secco od a gel. In caso di batteria a liquido, questa deve essere collocata all'interno di un involucro in plastica o alluminio, che non consenta perdite.

Il fissaggio della batteria deve essere eseguito in conformità con la scheda di omologazione.

6.13 Candela di accensione

La candela di accensione è libera come marca e tipo. È richiesto l'utilizzo di una guarnizione per candele.

7.0 - Trasmissione

La trazione sull'assale posteriore è libera, purché si tratti di una trasmissione comandata dalla forza motrice mediante catena o cinghia dentata.

Pignoni, anelli della catena e pulegge sono liberi.

È obbligatorio l'uso di un copricatena, come da Art. 2.9) del *Regolamento Tecnico Internazionale 2008*.

Il rapporto di trasmissione è fisso, quando il kart è in movimento ed è determinato esclusivamente dal pignone o dalla puleggia montata sul motore e dalla corona o dalla puleggia montata sull'assale posteriore.

7.1 Frizione

La frizione deve essere conforme alla fiche di omologazione, in tutte le sue componenti. Ad ogni qualifica ed ad ogni gara, i kart saranno soggetti alle seguenti verifiche:

Verifica pregara:

A discrezione dei Commissari, il controllo viene effettuato in parco chiuso o sulla pre-griglia di ogni partenza con kart in ordine di marcia e pilota a bordo.

I commissari controllano, muniti di un contagiri digitale, che il kart in ordine di marcia con pilota a bordo e seduto in posizione di guida superi, entro i 5000 giri/1', una barra delle seguenti dimensioni: altezza 30 mm, larghezza 70 mm, lunghezza 700 mm, partendo da fermo e con le ruote a contatto dello scalino e con gli pneumatici gonfiati alla pressione utilizzata in gara.

Sarà facoltà del Promotore del Trofeo introdurre l'utilizzo di un acquisitore dati, marca UNILOG, da impiegare per i controlli delle frizioni. In tal caso, ai controlli normali sopra descritti sarà aggiunta anche la verifica dei dati acquisiti, con la seguente procedura:

- nelle prove ufficiali, a 6 Conducenti estratti a sorte saranno assegnati altrettanti acquisitori marca UNILOG, per la verifica del funzionamento della frizione, in funzione del numero di giri: al regime motore di 5500 n/1', la frizione deve risultare completamente aperta e dovrà ruotare agli stessi giri del motore.
- Prima della partenza, gli stessi acquisitori saranno assegnati ai 6 Conducenti risultati primi nella semifinale ed ai 6 Conducenti risultati primi della finale.

Verifica fine gara:

A fine gara, dopo l'usuale pesata del kart, viene eseguito il controllo della frizione.

I commissari controllano, muniti di un contagiri digitale, che il kart in ordine di marcia con pilota a bordo e seduto in posizione di guida superi entro i 5000 giri/1' una barra delle seguenti dimensioni: altezza 30 mm, larghezza 70 mm, lunghezza 700 mm, partendo da fermo e con le ruote a contatto dello scalino e con gli pneumatici gonfiati alla pressione utilizzata in gara.

Tale verifica deve essere eseguita ai primi 3 concorrenti di ogni gara effettuata. Ai suddetti concorrenti, prima di tale verifica, è assolutamente vietato modificare la pressione degli pneumatici dopo l'arrivo.

Trofeo Nazionale Costruttori 4T Kart - 250 cc

A discrezione dei commissari, potranno essere verificati anche altri concorrenti, che si siano classificati dopo la 3° posizione.

Il materiale della barra è libero, purché questa sia indeformabile e a spigoli vivi.

Stante quanto sopra menzionato, relativamente della applicazione di un acquirettore per la verifica delle frizioni, a fine gara saranno effettuate seguenti le verifiche:

- i Conduuttori classificati, ai quali sono stati precedentemente assegnati gli acquirettori UNILOG, saranno sottoposti a verifica d'ufficio dei dati acquisiti.

8.0 - Limiti di rumorosità

Si applicano le seguenti disposizioni, per quanto riguarda la misurazione dei valori soglia di emissione acustica:

- Distanza tra microfono e mezzeria del kart, lungo la corsia di misurazione: $7.50^{+1.5}$ m;
- Il microfono deve essere posizionato perpendicolarmente rispetto alla corsia ed ad una altezza di $1.20^{+0.2}$ m, al di sopra della corsia;
- Il valore **massimo** per le emissioni acustiche è pari a **92 dB(A)**.

9.0 - Pesi minimi

Il peso minimo per la categoria è fissato in 175 kg. Esso viene rilevato con il kart in ordine di marcia ed il conduuttore in tenuta da gara a bordo, nelle condizioni in cui viene tagliato il traguardo

9.1 Zavorra

L'eventuale zavorra dovrà essere montata esclusivamente e solidamente al telaio od al sedile, come da art. 2.4.3 *Regolamento Tecnico Internazionale 2008*.

Non sono ammesse zavorre mobili.