

# 2010 Open Masters

Internazionali  d'Italia

## 13.1.09 – Riparte il 2010: l'Open Masters si prepara alla grande apertura

La pausa natalizia è ormai alle spalle ed è arrivato il momento di rimettere mano ai motori.

La stagione 2010 riparte lentamente con le prime gare, dando il via ad una fase di riscaldamento in attesa dei primi grandi eventi del calendario nazionale ed internazionale.

Il mercato piloti è ancora in fermento; si segnalano infatti movimenti da uno all'altro team e si siglano gli ultimi accordi. Il tempo ormai stringe e bisogna pianificare per tempo l'anno appena iniziato.

Ci troviamo in un momento di grande impegno, seppur silenzioso, perché le decisioni prese ora andranno ad influire in maniera determinante sul prosieguo della stagione agonistica.

Tra due mesi esatti, dal **12** al **14 marzo**, sul **Circuito 7 Laghi di Castelletto di Branduzzo (PV)**, partirà il **Campionato Italiano Open Masters 2010** che dopo il successo registrato nella scorsa edizione, punta a riconfermare e possibilmente incrementare i numeri ottenuti e soprattutto, grazie ad alcune migliori, a rendere ancora più efficiente una formula già rivelatasi vincente.

Le iscrizioni per le categorie **60 Mini**, **KF3**, **KF2** e **KZ2**, categorie che prenderanno parte a tutte e sei le gare della serie, si sono aperte poco meno di un mese fa; è ora arrivato il turno della **250 4T**, classe che, oltre ad essere presente in occasione della grande apertura di **Castelletto**, sarà al via anche a **Viterbo**, dal 16 al 18 luglio, e a **Pomposa** (FE) dal 10 al 12 settembre.

Tale categoria ha visto, per la prima volta lo scorso anno, l'assegnazione del titolo italiano dopo un campionato articolato su tre prove (mentre in passato era stato sempre su prova unica) e si è caratterizzata per la presenza di piloti di grande qualità ed esperienza, come il campione **Alberto Cavalieri** (già vincitore del titolo nel 2008 e pilota ufficiale BRM nel 2009), **Luca Giacomello**, in forza al Team Zanardi, **Ivan Pezzolla** e **Claudio Mack**, colo per citarne alcuni.

E' da segnalare, inoltre, l'aumento in termini di numero di partecipanti registratosi in occasione dell'ultima prova, dovuto in particolare all'afflusso di piloti da oltre confine, indice del fascino suscitato dal nostro campionato anche all'estero, in quanto considerato ottimo terreno di confronto ad alti livelli.



Un testa a testa tra Pezzolla e Mack, due protagonisti della stagione 2009

Pubblichiamo di seguito il [Regolamento della serie](#) e la [Scheda di iscrizione](#).

# 2010 Open Masters

Internazionali  d'Italia

## Campionato Italiano 4T 250 cc.

### REGOLAMENTO

#### 1 - Organizzazione

La CSAI indice e la Federazione Italiana Karting (FIK) organizza, in collaborazione con gli organizzatori delle piste interessate, il Campionato Italiano 4T.

Le singole prove (manifestazioni) costituenti la serie predetta sono organizzate in collaborazione con gli organizzatori interessati.

#### 2. Calendario

Le prove (manifestazioni) del Campionato Italiano 4T sono svolte su piste titolari di una licenza nazionale di pista permanente rilasciata dalla CSAI di grado "A" o "B". Le prove (manifestazioni) sono a partecipazione straniera autorizzata e sono tutte iscritte nel Calendario Sportivo Nazionale:

Pr.	Data	Pista	Sede
1 <sup>^</sup>	12 – 14 marzo	Pista 7 Laghi	Castelletto B. (PV)
2 <sup>^</sup>	16 – 18 luglio	Circ. Int. di Viterbo	Viterbo
3 <sup>^</sup>	10 – 12 settembre	Circuito di Pomposa	S. Giuseppe (FE)

Le prove (manifestazioni) del **Campionato Italiano 4T** sono tutte articolate in prove libere, prove libere ufficiali prove ufficiali di qualificazione, manches eliminatorie, fase finale (suddivisa in Pre-finale e finale).

#### 3 – Materiale ammesso

##### 3.1 Telai

Vedi Regolamento Tecnico del **Campionato Italiano 4T - 250 cc.**

##### 3.2 Motori

Sono ammessi soltanto i motori di marca:

- ORAL srl,
- SUTER RACING TECHNOLOGY AG
- TECHNIQUE ENGINEERING SRL
- GM SRL
- SUISSE AUTO
- 

Conformi al Regolamento Tecnico del **Campionato Italiano 4T - 250 cc.**

### 3.3 Pneumatici

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

<b>SLICK</b>	Anteriore 10 x 4.60	Posteriore 11 x 7.10
<b>RAIN</b>	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 - Concorrenti e conduttori ammessi

Al **Campionato Italiano 4T** sono ammessi i concorrenti ed i conduttori titolari di una licenza internazionale karting di grado A, B e C Senior ovvero nazionale Club rilasciata dalla CSAI ed i concorrenti ed i conduttori da un'Autorità Sportiva Nazionale membro della FIA.

Le domande d'iscrizione alle singole prove sotto pena di nullità, devono essere redatte esclusivamente sui moduli appositamente predisposti dalla FIK, spedite esclusivamente per posta, fax o corriere alla Federazione Italiana Karting (00185 Roma - Via Solferino 32 - fax 06.4461465) ed accompagnate dalla ricevuta di versamento alla Federazione Italiana Karting (Banca Intesa BCI c/c 534805/01/07 Ag. 18 Roma - ABI 03069 - CAB 05081 - CIN L - IBAN IT54L0306905081005348050107 - COD. SWIFT BCITITMM718) delle seguenti tasse, nei modi e nei termini riportati nel modello d'iscrizione:

<b>Tassa d'iscrizione alla singola prova</b>	<b>Tassa d'iscrizione alla serie</b>
Euro 350,00	Euro 900,00

Ai fini dell'ammissione dei piloti alle diverse categorie, fa fede la data di spedizione della domanda d'iscrizione. Sono considerate nei termini le domande spedite entro i termini stabiliti nella domanda di iscrizione allegata al presente regolamento.

La conferma dell'accettazione delle domande d'iscrizione al **Campionato Italiano 4T** è data a mezzo pubblicazione degli elenchi degli iscritti alle singole prove.

I concorrenti ammessi ed i loro conduttori devono essere associati alla Federazione Italiana Karting.

La mancata partecipazione ad una o più manifestazioni e/o l'annullamento e/o il rinvio di una o più di esse, non importa per quale motivo, non dà diritto ad alcun rimborso parziale o totale della tassa d'iscrizione versata.

### 5 - Verifiche ante-gara

Ved. Art. 12 lett. b) e 12.1 del Regolamento Nazionale Karting con l'eccezione seguente:

#### 5.1 Motore

A partire dall'inizio delle prove ufficiali di qualificazione, è ammesso esclusivamente l'utilizzo di un solo motore, punzonato secondo quanto disposto dal Regolamento Nazionale Karting.

#### 5.2 Telaio

A partire dall'inizio delle prove ufficiali di qualificazione, è ammesso esclusivamente l'utilizzo di un solo telaio, punzonato secondo quanto disposto dal Regolamento Nazionale Karting.

#### 5.3 Pneumatici

A partire dall'inizio delle prove ufficiali di qualificazione, 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.

## **La ORAL srl, in rappresentanza anche delle aziende**

- **SUTER RACING TECHNOLOGY AG**
- **TECNIQUE ENGINEERING SRL**
- **GM SRL**
- **SUISSE AUTO**

mette a disposizione degli organi dei CCTT designati all'Autorità Sportiva, un consulente tecnico. Tutti i componenti devono essere disponibili sul mercato per tutti i Concorrenti. Sono ammessi al Campionato solo i motori dei costruttori di cui al precedente 3.2, 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 Campionato designato ed i Commissari Tecnici, i Commissari Sportivi possono autorizzare, a titolo di prestito, la messa a disposizione del partecipante di un motore dello stesso costruttore dichiarato insede di verifica sportiva, fino al termine della Manifestazione.

### **5.1 - Pneumatici slick e rain a partire dalle prove ufficiali di qualificazione**

A partire dalle prove ufficiali di qualificazione, ogni conduttore può utilizzare un massimo di 3 pneumatici anteriori + 3 pneumatici posteriori della marca stabilita dal precedente art. 3.3.

Il rispetto del quantitativo predetto degli pneumatici è garantito dal sistema c.d. del "parco chiuso pneumatici" ovvero da altro sistema di controllo equivalente.

I pneumatici "rain" sono distribuiti soltanto se le condizioni meteorologiche impongono il loro uso.

La Casa di pneumatici interessata garantisce l'approvvigionamento di ciascuna prova (manifestazione), mettendo a disposizione per ogni categoria, un numero di set pari al numero degli iscritti della categoria aumentato del 30% e, in ogni caso, non inferiore a 10 set.

## **6 - Prove libere**

Devono svolgersi conformemente all'art. 15.1.2 lett. a) del RNK, con turni di **15' più 3'** per le operazioni di recupero dei kart fermi lungo la pista.

Durante le Prove libere è ammesso in pista, contemporaneamente, un numero di kart non superiore a 51.

I conduttori iscritti non potranno effettuare prove libere negli otto giorni precedenti l'inizio della manifestazione (apertura delle verifiche sportive). In detto periodo non potranno altresì partecipare a manifestazioni di verun genere sull'impianto designato, salvo che per quelle iscritte a calendario internazionale. Le prove libere avranno inizio a partire dal venerdì immediatamente precedente il week end di gare.

## **7 - Prove libere ufficiali e Warm Up**

Durante le Prove libere ufficiali ed i Warm Up è ammesso in pista, contemporaneamente, un numero di kart non superiore a 51.

Le Prove libere ufficiali ed i Warm Up sono riservati ai conduttori che hanno superato le Verifiche Sportive e tecniche ante gara.

Durante le Prove libere ufficiali ed i Warm Up è obbligatorio l'uso dei trasponders.

Ai concorrenti che non restituiranno il transponder, consegnato a cura della Federazione Italiana Cronometristi, o che lo restituiranno parzialmente o totalmente danneggiato è applicata un'ammenda di **Euro 200,00** esigibile immediatamente secondo le disposizioni vigenti.

I turni delle prove libere, della durata di 15' più 3' per le operazioni di recupero dei kart fermi lungo la pista, sono stabiliti dal Programma allegato al Regolamento Particolare di Gara.

## **8 - Prove ufficiali di qualificazione**

Devono svolgersi conformemente all'art. 15.1. 2 lett. c1) del RNK. La durata di ciascun turno delle prove ufficiali di qualificazione è di 10'.

## **9 - Partenze**

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

## **10 - Manches eliminatorie**

Dopo le prove ufficiali di qualificazione i conduttori devono essere suddivisi in gruppi (A, B, C, ecc.) tenendo conto della capienza della pista e del numero dei conduttori verificati.

I conduttori sono assegnati a questi gruppi in base alla classifica delle prove ufficiali di qualificazione: ad esempio, in caso di 4 gruppi, il conduttore primo classificato parte nel gruppo A, il secondo nel gruppo B, il terzo nel gruppo C, il quarto nel gruppo D, il quinto nel gruppo A, il sesto nel gruppo B, il settimo nel gruppo C, ecc.

Ogni gruppo deve gareggiare contro ciascuno degli altri gruppi.

In caso di 4 gruppi gli incontri di gruppo (manches eliminatorie) sono i seguenti:

1°- A contro B 4°- D contro B

2°- C contro D 5°- D contro A

3°- C contro B 6°- C contro A

L'ordine di partenza di ciascuna manche è stabilito sempre in base alla classifica delle prove ufficiali di qualificazione.

A ciascuna manche, (della lunghezza di 15 km., 10 Km. per la 60 c.) sono attribuite in base all'ordine di arrivo, le seguenti penalità: al 1° 0 penalità; al 2° 2 penalità; al 3° 3 penalità e così di seguito aumentando progressivamente di una penalità.

Il conduttore che dopo la partenza non ha effettuato la totalità dei giri previsti, ed anche se non ha terminato le manches, deve essere classificato secondo il numero di giri realmente effettuati.

Il conduttore che non prende la partenza in una manche (non importa per quale motivo) riceverà un numero di penalità pari al numero dei conduttori partecipanti alla manche A-B.

Il conduttore retrocesso in ultima posizione riceverà un numero di penalità pari al numero dei conduttori ammessi alla manche, più una.

Al termine delle eliminatorie viene redatta una classifica sommando tutte le penalità conseguite da ciascun conduttore.

Nel caso in cui il numero dei conduttori verificati sia pari o inferiore a 28, si formerà un gruppo unico, che svolgerà comunque **2** manches qualificative.

L'ordine di partenza di ciascuna manche è stabilito sempre in base alla classifica delle prove ufficiali di qualificazione.

A ciascuna manche sono attribuite in base all'ordine di arrivo, le seguenti penalità:

al 1° 0 penalità; al 2° 2 penalità; al 3° 3 penalità e così di seguito aumentando progressivamente di una penalità.

Il conduttore che non prende la partenza in una manche (non importa per quale motivo) riceve:

- in caso di suddivisione in gruppi: un numero di penalità pari al numero dei conduttori partecipanti alla manche A-B più 1;
- in caso di gruppo unico, un numero di penalità pari al numero dei conduttori verificati più 1.

Alla Finale sono ammessi i conduttori meglio classificati in numero pari alla capienza della pista.

In caso di ex-aequo fra due o più conduttori, è dirimente la loro posizione nelle prove ufficiali di qualificazione.

## **11 – Fase finale (Pre Finale e Finale)**

36 piloti disputeranno la fase finale

### **11.1 – Pre Finale (Km. 20)**

#### **Posizioni di partenza:**

Secondo la classifica al termine delle manches qualificative.

## 11.2 Finale (Km. 25)

### Posizioni di partenza:

Posizioni di partenza determinate dalla classifica della Pre Finale.

In caso di ex aequo tra due o più conduttori è dirimente il maggior numero di migliori piazzamenti ottenuti nelle due manches di finale e, in caso di ulteriore ex-aequo, il risultato conseguito nella seconda manche di finale.

## 12 - Classifica Finale del Campionato Italiano 4T

Per ogni classe e categoria e per ogni prova, in base alle classifiche di Pre-finale e Finale sono attribuiti i seguenti punti:

### Pre finale

Posizione	Punti	Posizione	Punti	Posizione	Punti	Posizione	P8unti
1 <sup>^</sup>	35	10 <sup>^</sup>	25	19 <sup>^</sup>	16	28 <sup>^</sup>	7
2 <sup>^</sup>	33	11 <sup>^</sup>	24	20 <sup>^</sup>	15	29 <sup>^</sup>	6
3 <sup>^</sup>	32	12 <sup>^</sup>	23	21 <sup>^</sup>	14	30 <sup>^</sup>	5
4 <sup>^</sup>	31	13 <sup>^</sup>	22	22 <sup>^</sup>	13	31 <sup>^</sup>	4
5 <sup>^</sup>	30	14 <sup>^</sup>	21	23 <sup>^</sup>	12	32 <sup>^</sup>	3
6 <sup>^</sup>	29	15 <sup>^</sup>	20	24 <sup>^</sup>	11	33 <sup>^</sup>	2
7 <sup>^</sup>	28	16 <sup>^</sup>	19	25 <sup>^</sup>	10	34 <sup>^</sup>	1
8 <sup>^</sup>	27	17 <sup>^</sup>	18	26 <sup>^</sup>	9		
9 <sup>^</sup>	26	18 <sup>^</sup>	17	27 <sup>^</sup>	8		

### Finale

Posizione	Punti	Posizione	Punti	Posizione	Punti	Posizione	P8unti
1 <sup>^</sup>	45	10 <sup>^</sup>	31	19 <sup>^</sup>	20	28 <sup>^</sup>	9
2 <sup>^</sup>	42	11 <sup>^</sup>	30	20 <sup>^</sup>	19	29 <sup>^</sup>	7
3 <sup>^</sup>	40	12 <sup>^</sup>	29	21 <sup>^</sup>	17	30 <sup>^</sup>	6
4 <sup>^</sup>	38	13 <sup>^</sup>	27	22 <sup>^</sup>	16	31 <sup>^</sup>	5
5 <sup>^</sup>	36	14 <sup>^</sup>	26	23 <sup>^</sup>	15	32 <sup>^</sup>	4
6 <sup>^</sup>	35	15 <sup>^</sup>	25	24 <sup>^</sup>	14	33 <sup>^</sup>	2
7 <sup>^</sup>	34	16 <sup>^</sup>	24	25 <sup>^</sup>	12	34 <sup>^</sup>	1
8 <sup>^</sup>	33	17 <sup>^</sup>	22	26 <sup>^</sup>	11		
9 <sup>^</sup>	32	18 <sup>^</sup>	21	27 <sup>^</sup>	10		

La Classifica Finale del **Campionato Italiano 4T** segue l'ordine decrescente della somma dei migliori 4 punteggi di Pre-Finale e dei migliori 4 punteggi di Finale conseguiti da ciascun conduttore.

## 13 - Costituzione delle classi e categorie

Le classi e categorie sono considerate costituite quando vi sono almeno 6 Kart verificati.

Le classi e le categorie non costituite non saranno ammesse a partecipare.

## 14 – Accesso al parco chiuso pneumatici.

L'accesso al parco chiuso pneumatici è consentito esclusivamente al pilota, al proprio kart ed al proprio Assistente Meccanico autorizzato.

### **15 – Limiti di accesso alle griglie di partenza e segnalazione per i piloti doppiati**

L'accesso alla griglia di partenza chiude improrogabilmente 5' prima dell'orario stabilito per la partenza stessa.

L'inizio degli ultimi 5' utili per l'accesso in griglia deve essere segnalato mediante un suono di sirena.

Ad ogni conduttore doppiato durante la 1<sup>a</sup> o la 2<sup>a</sup> manches di finale deve essere presentata dopo il 1° giro, la bandiera azzurra con doppia diagonale rossa accompagnata dal numero di gara.

Il conduttore interessato deve raggiungere i box.

Egli deve essere classificato secondo il numero dei giri realmente effettuati.

Il conduttore che non si attiene agli ordini dati con la bandiera azzurra con doppia diagonale rossa viene escluso dalla prova con l'esposizione della bandiera nera con il numero di gara.

### **16 - Briefing**

Il briefing può essere sostituito da una comunicazione scritta, con riscontro di ricezione, consegnata ai concorrenti ed ai conduttori al momento delle verifiche sportive.

### **17 - Paddock**

L'organizzatore è inoltre autorizzato ad applicare ai concorrenti iscritti e presenti una cauzione non superiore ad Euro 100,00 per ogni conduttore iscritto, a garanzia della restituzione della piazzola box pulita e priva del materiale soggetto a smaltimento differenziato (olio, pneumatici, ecc.).

### **18 – Cerimonia di Premiazione**

I piloti che hanno terminato al primo, secondo e terzo posto della classifica finale di prova, devono partecipare alla cerimonia della premiazione sul podio, che avrà luogo immediatamente dopo ogni finale.

### **19 - 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 di 2 dB(A) del limite acustico viene sanzionato con l'esclusione della gara.

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

## REGOLAMENTO TECNICO 2010

### **Premessa**

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

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

### **1 - 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 - Paraurti, telai, scocche**

È ammesso esclusivamente l'utilizzo di telai omologati CIK FIA 2009-2014 o precedenti.

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 - 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 - Assale posteriore**

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

### **5 - 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 - Motore e componenti annessi.**

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

- Sono ammessi esclusivamente motori a quattro tempi monocilindrici, con raffreddamento ad acqua. Inoltre, i motori devono essere provvisti di omologazione DMSB in corso di validità (quantitativo minimo di produzione: 50 unità nell'arco di 12 mesi consecutivi).

- Numero massimo di giri motore limitato a 13000 rpm.
- Cilindrata totale del motore: max. 250 cm<sup>3</sup>, 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. 6.10, Impianto di accensione).
- I motori devono essere dotati di un carburatore meccanico 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 campionato, 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.

### 6.3 Cilindri e pistoni

È ammessa l'alesatura del cilindro, in caso di utilizzo dei pistoni di serie e purché non venga superata la cilindrata di 250 cm<sup>3</sup>.

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. I tempi di fasatura devono essere corrispondenti ai dati di omologazione.

#### **6.5 - Carburatore**

È ammesso l'utilizzo di un solo carburatore  $\Phi 30$  mm per motore, come da fiche di omologazione.

#### **6.6 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.

#### **6.7 Silenziatore di aspirazione**

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

#### **6.8 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!**

#### **6.9 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).

#### **6.10 Serbatoio del carburante**

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

#### **6.11 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.

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.

#### **6.12 Candela di accensione**

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

## **7 - 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**

Le disposizioni in materia di controllo delle frizioni saranno rese note in seguito.

## **8 - 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  $1.20^{\pm 0.2}$  m, al di sopra della corsia;
- Il valore di soglia per le emissioni acustiche è pari a  $92^{+2}$  dB(A)

## **9 - Pesì minimi**

Il peso minimo per la categoria è fissato in 175 kg. Esso viene rilevato con il kart in ordine di marcia ed il conduttore 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.

# 2010 Open Masters

Internazionali  d'Italia

**Campionato Italiano 4T 250 cc.**

**DOMANDA D' ISCRIZIONE**

CONCORRENTE \_\_\_\_\_

PILOTA \_\_\_\_\_ N. gara \_\_\_\_\_

	TERMINE ISCRIZIONI	
1 <sup>a</sup> prova, <b>12 - 14 marzo 2010</b> – PISTA 7 LAGHI - CASTELLETTO DI B. (PV) S.P. Bressana-Salice 6/a - Tel. 0383.895524 - Fax 0383.89566 - <a href="mailto:info@7laghikart.it">info@7laghikart.it</a> <a href="http://www.7laghikart.it">www.7laghikart.it</a>	5.3.2010	
2 <sup>a</sup> prova, <b>16 - 18 luglio 2010</b> – CIRCUITO INTERNAZIONALE VITERBO Strada Cassia Nord Km. 90+300 Viterbo - tel e fax 0761.352691 - 339.7437087-340.1168649 <a href="mailto:info@circuitointernazionaleviterbo.it">info@circuitointernazionaleviterbo.it</a> - <a href="http://www.circuitointernazionaleviterbo.it">www.circuitointernazionaleviterbo.it</a>	9.7.2010	
3 <sup>a</sup> prova, <b>10 - 12 settembre 2010</b> – CIRCUITO DI POMPOSA - S. Giuseppe (FE) S.S. Romea Km 29 - Tel. 0533.380366 - Fax 0533.380093 - <a href="mailto:info@circuitodipomposa.com">info@circuitodipomposa.com</a> <a href="http://www.circuitodipomposa.com">www.circuitodipomposa.com</a>	3.9.2010	

Barrare la casella in prossimità della/e prova/e alla/e quale/i ci si intende iscrivere.

**CONCORRENTE**

Concorrente _____	Team manager _____
Nazionalità _____	N. Licenza _____
Residenza _____	
Tel _____	Fax _____
Web _____	E-mail _____

**PILOTA**

Pilota _____	Nazionalità _____
Karting Club _____	Team/Squadra Corse _____
N. Licenza _____	Grado _____
Residenza _____	Data nascita _____
Tel _____	Fax _____
Web _____	E-mail _____

# 2010 Open Masters

Internazionali  d'Italia

## Campionato Italiano 4T 250 cc.

### DOMANDA DI ISCRIZIONE

#### CARATTERISTICHE DEL KART

1°TELAIO:                    Marca \_\_\_\_\_ Modello \_\_\_\_\_

1°MOTORE:                    Marca \_\_\_\_\_ Modello \_\_\_\_\_

Le domande di iscrizione alle singole prove del **Campionato Italiano 4T 250 cc.** devono pervenire in originale alla **Federazione Italiana Karting** (00185 Roma - Via Solferino, 32), a cura dei Concorrenti interessati, a far data **dal 2 gennaio 2009 ed entro i termini riportati nella prima pagina del presente modulo**, insieme alla ricevuta del bonifico bancario intestato a Federazione Italiana Karting (Banca Intesa Ag. 18 Roma – IBAN IT54L0306905081005348050107 - Cod. Swift BCITITMM718) della tassa di iscrizione di **Euro 350,00**, corredate dai dati richiesti (**di Euro 900,00**).

I dati dei meccanici (cognome, nome e numero di licenza) devono essere spediti o consegnati direttamente agli organizzatori delle singole prove per la realizzazione dei *pass* relativi.

#### DICHIARAZIONE

Per il fatto stesso dell'iscrizione alla gara, dichiaro di conoscere ed accettare il COD, il Regolamento Nazionale Sportivo e le sue Norme Supplementari, il Regolamento Nazionale Karting e le sue Norme Supplementari ed il Regolamento Particolare di Gara.

Mi impegno altresì:

- ad osservare ed a far osservare tutte le disposizioni date dalla CSAI e dalle persone dalla stessa investite di funzioni ufficiali;
- ad accettare senza condizioni le conseguenze che possono derivarmi dalla partecipazione all'attività sportiva karting e dalla sua regolamentazione;
- ad astenermi dal rilasciare dichiarazioni pubbliche che possano comunque ledere gli interessi dello sport o turbarne il regolare andamento;
- a mantenere in ogni circostanza un comportamento tra licenziati consono ai principi di lealtà e dignità sportiva.

Mi obbligo inoltre all'osservanza delle decisioni, disposizioni e deliberazioni dei competenti organismi che disciplinano lo sport automobilistico e rinuncio ad adire altre autorità diverse da quelle sportive a tutela dei miei diritti e interessi connessi all'attività sportiva.

La mancata partecipazione ad una o più prove e/o l'annullamento e/o il rinvio di una o più di esse, non importa per quale motivo, non dà diritto ad alcun rimborso parziale o totale della tassa d'iscrizione versata.

Data

Firma del Concorrente

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

