



## REGLEMENTĂRI TEHNICE IAME SERIES ROMANIA 2026

### 1. GENERAL

Reglementările tehnice FIA Karting și ale FRK se aplică pentru „Iame Series Romania”.

### 2. CONTROALE TEHNICE

**2.1** Controalele tehnice asupra motoarelor vor fi efectuate de Comisarii tehnici desemnați de către FRK. Controalele pot fi efectuate pe motoare, în condiții de cursă, în orice moment al evenimentului.

**2.2** În caz de îndoială persistentă asupra originalității și conformității unui element distinct de celelalte, elementul incriminat trebuie comparat cu aceeași piesă aparținând motorului de probă, aflată în posesia comisariilor tehnici.

**2.3** Comisarii au dreptul de a efectua controale tehnice asupra pieselor până la punctul de a le face inutilizabile. În urma unei inspecții care face o piesă inutilizabilă, această piesă va fi rambursată doar dacă este declarată conformă.

**2.4** Toate piesele inutilizabile în urma inspecțiilor tehnice și considerate neconforme nu vor fi rambursate.

**2.5** Promotorul, deși garantează eficiența perfectă și funcționarea corespunzătoare al echipamentului furnizat, nu poate fi în niciun caz făcut responsabil pentru orice defecțiune apărută ca urmare a înlocuirii.

**2.4** O verificare obligatorie este efectuată înainte de începerea antrenamentului de calificare. Trebuie să fie posibilă identificarea echipamentului omologat prin descrierile tehnice (desene, dimensiuni etc.) de pe formularele de omologare.

**2.5** În cazul unor evenimente extrem de controversate în timpul verificării motoarelor, verificatorii pot decide să trimită piesa în cauză, sigilată corespunzător, la IAME SpA pentru o inspecție precisă la fabrică în prezența reprezentanților Concurentului și ai Autorității Sportive. (ASN).

**2.6** Pasapoartele tehnice constituie principala referință de comparație pentru inspectorii tehnici.

**2.7** În caz de îndoială asupra conformității pieselor motorului, comparația cu motorul „standard” va fi elementul definitiv de verificare.

**2.8** În orice moment, inspectorii tehnici au dreptul să înlocuiască orice piesă, orice accesoriu sau chiar întregul motor.

### 3. PLÂNGERI

În cazul unei dispute, concurentul poate depune o plângere în conformitate cu reglementările autorității sportive naționale de la locul evenimentului.

### 4. MODIFICARI LA REGULAMENTE



Pentru a asigura buna desfășurare a ISR și/sau în caz de forță majoră, Promotorul își rezervă dreptul de a modifica articolele din regulamentul tehnic după cum consideră necesar, în orice moment, sub rezerva autorizației autorității sportive naționale la locul evenimentului.

## **5 COMBUSTIBIL, LUBRIFICANT, REZERVOR DE COMBUSTIBIL**

**5.1** Combustibilul oficial pentru eveniment este specificat în Regulamentul Particular.

**5.2** Combustibilul nu trebuie să conțină alți aditivi decât uleiul aprobat.

**5.3** Procentul de amestecare a combustibilului cu ulei: 4-6%

**5.4** Singurul ulei autorizat este Wladoil K2-T, aprobat CIK.

**5.6** Rezervorul trebuie să fie de tip detașabil și să aibă o capacitate minimă de 8 litri (3 litri în X30 Mini).

**5.7** Rezervorul de recuperare pentru excesul de apă de răcire și combustibil este obligatoriu.

**5.8** În orice moment, volumul de combustibil din rezervor trebuie să fie mai mare sau egal cu 1 litru.

**5.9** Comisarii tehnici pot înlocui oricând combustibilul din rezervoare, la discreția lor. În acest caz, mecanicul pilotului este invitat să intre în parcul de asistență cu rezervorul gol și curat. Benzina și uleiul impus vor fi furnizate gratuit. Benzina și uleiul de schimb vor fi aceleași cu cele specificate în regulamentele particulare ale evenimentului.

**5.10** Evaluarea combustibilului pe pistă poate fi efectuată utilizând oricare dintre următoarele teste sau toate:

- 1) Test de constanță dielectrică (Digatron DT-47) sau altele
- 2) Test de masă specifică
- 3) Test de solubilitate în apă

## **6 ANVELOPE**

**6.1** Conform regulamentelor FRK, categoriile Mini 60 pentru X30 Pufo si X30 Mini iar OKJ pentru X30 Junior si X30 Senior

**6.2** Orice modificare a anvelopei este interzisă. Încălzirea și răcirea anvelopelor prin orice metodă și/sau remodelarea sau tratarea anvelopelor cu orice substanță chimică este interzisă.

**6.3** Dispozitivul de măsurare MiniRAE Lite de la „RAE Systems Inc. (SUA)” este utilizat în timpul concursului pentru a verifica dacă anvelopele respectă reglementările.

Măsurarea COV pentru anvelope nu trebuie să depășească limita maximă de ppm (15) în nicio circumstanță.

**6.4** Trebuie evitată poluarea anvelopelor, de exemplu cu spray pentru lanț, deoarece aceasta poate determina depășirea valorii limită.



**6.5** În cazul în care verificarea în parcul de service „Start” stabilește că una sau mai multe anvelope nu sunt conforme cu reglementările, pilotul în cauză nu va avea acces la pre-grilă. În cazul în care verificarea se efectuează la Parcul Service „Sosire” și una sau mai multe anvelope nu respectă regulamentul, Pilotul este descalificat din cursă. Contestațiile împotriva acestei proceduri nu sunt admise.

**6.6** În cazul unei anvelope deteriorate, nereparabile, concurentul poate solicita înlocuirea acesteia cu o anvelopă uzată, de același model cu cea prezentată, cu acordul verificatorilor. În orice caz, anvelopa poate fi înlocuită doar dacă deteriorarea a împiedicat concurentul să finalizeze sesiunea premergătoare prezentării avariei.

**6.7** În cazul unei anvelope defecte, pilotul trebuie să prezinte anvelopa defectă la Comisarii Tehnici și să solicite înlocuirea cu o anvelopă de la organizator, la discreția Comisarilor Tehnici.

**6.8** În ambele cazuri, decizia de acceptare a înlocuirii este la latitudinea comisariilor tehnici.

**6.9** În cazul unei Curse pe “wet” și/sau din motive de siguranță, Colegiul Comisarilor Sportivi poate aplica modificări la limitările de utilizare a anvelopelor, autorizând utilizarea uneia sau mai multor anvelope suplimentare.

## **7 NUMERE DE CONCURS ȘI IDENTIFICAREA PILOTILOR PE KARTURI**

**7.1** Articolul 12 Prescripții specifice FIA Karting

**7.2** Numerele trebuie să fie negre pe un fundal galben deschis și să aibă cel puțin 15 cm înălțime, 2 cm grosime și să fie prezentate în tip Arial sau font similar. Numărul de concurs trebuie să fie delimitat de un fond galben de minim 1 cm. Acestea trebuie montate înainte de antrenamentele libere și trebuie să fie clar vizibile pe tot parcursul weekendului de cursă (Numerele deteriorate și elementele de identificare trebuie înlocuite în mod regulat) în față și în spate, precum și pe ambele părți spre spatele caroseriei. Plăcile situate în spatele kartului trebuie să fie plate și să aibă colțuri rotunjite (diametrul colțurilor rotunjite 15 până la 25 mm) cu laturile de 22 cm. Plăcile trebuie să fie flexibile și din material plastic opac și trebuie să fie întotdeauna vizibile (fixare fără deplasare posibilă).

**7.3** Numele pilotului, precum și steagul naționalității sale (originea permisului de start) trebuie să apară în partea din față a caroseriei laterale.

Înălțimea minimă a drapelului și a literelor numelui trebuie să fie de 3 cm.

**7.4** Pilotul trebuie să se asigure, în orice moment, că numerele sunt clar vizibile pentru oficiali.

## **8 SCHIMB DE ECHIPAMENTE**

**8.1** Schimbul de echipament înregistrat între piloti nu este permis.

## **9 ECHIPAMENTUL PILOTILOR**

**9.1** Căști

Art. 7.1 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING

**9.2** Combinezon

Art. 7.2 REGLAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING



### **9.3 Mănuși**

Art. 7.3 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING

### **9.4 Ghete**

Art. 7.4 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING

### **9.5 Protecție coaste**

**9.5.1** Toate categoriile: utilizarea protecției corporale în conformitate cu art. 7.5 REGULAMENTUL TEHNIC CIK/FIA este obligatoriu.

**9.5.2** X30 Mini: Respectarea regulii ASN-ului.

## **10 MOTOARE**

La categoriile X30 Pufo și X30 mini se vor utiliza doar motoare cu seria mai mare de 011150 (cele cu marcajele pe camera cilindrului și pe cilindru).

**10.1** Categoria X30 Pufo

IAME – X30 Water Swift 60cc RL restricted

**10.2** Categoria X30 Mini

IAME – X30 Water Swift 60cc RL

**10.3** Categoria X30 Junior

IAME – X30 125cc RL-C TaG – Junior restricted

**10.4** Categoria X30 Senior

IAME – X30 125cc RL-C TaG

## **11 ANEXE**

Următoarele anexe fac parte integrantă din regulament

1 - Tech Form 364L IAME X30 WATERSWIFT 60cc

2 - Tech Form 254A1 IAME X30 125cc

3 - Tech Form 348D Carburator Tillotson HW27A

4 – Tech Form 398C IAME X30 WATERSWIFT 60RL Entry Level

5 - Procedura de control al gradelor și squish

Toate reglementările tehnice, formularele tehnice și anexele sunt disponibile la: [www.iamekarting.com](http://www.iamekarting.com), [www.frk.com.ro](http://www.frk.com.ro)

## **ISR - REGULAMENTE TEHNICE X30 MINI**

### **1. ȘASIU**

#### **1.1 Șasiu**

Art. 10.1 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Șasiu omologat CIK/FIA sau care a fost omologat CIK/FIA.

#### **1.2 GR 3 Dimensiuni șasiu**

Art. 10.1.1 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING

#### **1.3 Caracteristicile șasiului**

Art. 6.1 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING

#### **1.4 Axa spate**

Potrivit art. 10.2 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Vigneta CIK/FIA nu este obligatorie.



### **1.5 Capacitate rezervor de combustibil**

Art. 10.3 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING

### **1.6 Bumper**

Art. 10.4 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Bare de protecție omologate CIK/FIA sau care au fost omologate CIK/FIA

### **1.7 Bumper fata**

Art. 10.4.1 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING.

### **1.8 Bumper lateral**

Art. 10.4.2 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING

### **1.9 Caroseria**

Art. 10.5 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Caroseria omologata CIK/FIA sau care a fost omologata CIK/FIA

### **1.10 Material aliaj**

Art. 10.5.1 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING

### **1.11 Prindere bumper fata**

Art. 10.5.2 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Omologare CIK/FIA în curs obligatorie.

### **1.12 Panoul frontal**

Art. 10.5.3 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Panoul frontal omologat CIK/FIA sau care a fost omologat CIK/FIA

### **1.13 Caroseria laterală**

Art. 10.5.4 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Caroseria laterala omologata CIK/FIA sau care a fost omologata CIK/FIA.

### **1.14 Protecția roții din spate**

Art. 10.5.5 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Protectie roata spate omologata CIK/FIA sau care au fost omologate CIK/FIA.(din materialplastic obligatoriu)

### **1.15 Frâne**

Art. 10.6 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Frâne omologate CIK/FIA sau care au fost omologate CIK/FIA.

### **1.16 Jante**

Art. 10.7 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING

## **2. ECHIPAMENTE PERMISE**

**2.1** Fiecare pilot este autorizat cu un singur (1) șasiu și cu omologare CIK-FIA valabilă sau omologat CIK/FIA.

**2.2** În cazul deteriorării unui șasiu, după examinarea de către Comisarii Tehnici, dacă acesta consideră că nu este practic să fie reparat la timp, un șasiu de schimb de aceeași marcă și model ca și șasiul deteriorat poate fi autorizat să continue evenimentul.

**2.3** Fiecare pilot este autorizat să supună verificărilor tehnice și să utilizeze doar două (2) motoare.



### **3. MOTOR IAME X30 Water Swift**

**3.1** Este permis doar motorul IAME X30 WATERSWIFT 60cc RL TaG, original si strict conform fisei de date a producatorului (Caracteristici tehnice, dimensiuni, greutati, diagrame cu tolerantele prescrise de producator).

**3.2** Pozele de pe formularele originale de omologare sunt valabile si pentru identificarea motorului si a pieselor de schimb.

**3.3** Orice modificare sau adăugare la motor și accesoriile acestuia, cu excepția cazului în care este autorizată în mod expres, este interzisă. IAME consideră modificări orice acțiune de modificare a aspectului și dimensiunilor inițiale ale unei piese originale.

**3.4** Orice modificare și/sau instalare care are ca rezultat modificarea unei dimensiuni și/sau posibilitatea controlului acesteia este strict interzisă.

Lustruirea, șlefuirea, tunderea/taierea sau ajustările nu sunt permise.

**3.5** Nu este permis nici un tratament termic sau tratament de suprafață. Concurentul este responsabil pentru conformitatea echipamentului propriu.

**3.6** Motoarele trebuie să fie furnizate cu numărul lor de serie original. Nu este permisă modificarea, îmbunătățirea, lustruirea, adăugarea sau ștergerea de material în nicio parte a motorului.

**3.7** Fiecare parte internă sau externă a motorului trebuie să fie instalată în poziția și funcționarea inițială conform specificațiilor de proiectare originale.

**3.8** Toleranțele indicate pe formularul tehnic sunt necesare pentru a asigura toate toleranțele de prelucrare, asamblare și asezare. Cu toate acestea, concurentul nu este absolut autorizat să intervină asupra motorului, chiar dacă dimensiunile caracteristice după intervenția sa rămân în limitele de toleranță prescrise.

**3.9** Toleranțele indicate pe formularul de omologare sunt necesare pentru înțelegerea tuturor toleranțelor de prelucrare, asamblare și asezare. Orice preparare este interzisă: valorile maxime și minime admise și volumul camerei de ardere trebuie măsurate în conformitate cu reglementările tehnice ale FIA Karting.

**3.10** Diagrame și diagramă de volum:  
Consultați fișa tehnică a motorului

### **4. Chiulasă**

**4.1** Strict original

**4.2** Corpul bujiei prins de chiulasa nu trebuie sa iasa din partea superioara a cupolei camerei de ardere.

**4.3** Valoarea minimă de squish trebuie să fie în conformitate cu fisa tehnica a motorului. Controlul squish se va efectua cu un fir de cositor/ plumb de Ø 1,5 mm, conform metodei descrise în anexa 12 al reglementărilor tehnice internaționale.

**4.4** Calibrul original IAME nr. 10215 este referinta pentru verificarea conformitatii profilului chiulasei. Forma calibrului ar trebui să se potrivească cu profilul cupolei, cu zona de squish și cu planul de îmbinare.

### **5 CILINDRI**



**5.1** Strict original și livrat cu știftul de siguranță original și marcajele IAME.

**5.2** Lustruirea, șlefuirea, tunderea sau ajustările nu sunt permise. Este permisă doar honuirea. În caz de îndoială, forma și înălțimea transferurilor trebuie comparate cu cilindrul motorului standard. Nu este permis nici un tratament termic sau tratament de suprafață

**5.3** Este permisă modificarea diagramei motorului doar schimbând garnitura dintre carter și cilindru. Numarul garniturilor nu este limitat. Doar garniturile originale sunt permise. Nu este permisă garnitura între chiulasă și cilindru.

**5.4** Garniturile între cilindru și chiulasă nu sunt permise. Pe lângă măsurarea unghiurilor de deschidere, calibrul original IAME cod ATT-005 este referința pentru verificarea distanței dintre marginea superioară a porturilor și planul chiulasei.

## **6 CARTER, ARBORE COTIT, BIELĂ, BOLT BIELA**

**6.1** Sunt permise doar piese originale, fără nicio modificare.

**6.2** Sunt autorizate doar colivia originală a bielei (IAME B-10431), șaibele originale (IAME E-38436) și colivia bolt piston original (IAME A-60440).

**6.3** Simeringurile originale și montate ca și originalele, partea goală trebuie să fie orientată spre interiorul carterului.

## **7 RULMENȚI**

**7.1** Strict original: Rulmenți cu bile de arbore cotit IAME 10400-D (6204 C4).

**7.2** Rulmenții cu bile cu contacte unghiulare sunt interzise.

**7.3** Sunt permise numai rulmenții cu bile și inele de oțel. (Ceramica interzisă).

**7.4** Rulmenții care nu au numărul de clasificare corect și clar vizibil așa cum este descris în regulamente sunt interzise în mod expres.

**7.5** Rulmenții trebuie să fie montați cu bile vizibile din interiorul carcasei.

**7.6** Pentru a obține jocul axial corect, este permisă utilizarea distanțierilor în spatele rulmenților.

**7.7** Toate piesele interne ale motorului trebuie să fie originale de la Producător, în același număr furnizat de către Producător și montate în poziția prescrisă.

## **8 PISTON, COLIVIE ȘI BOLT**

**8.1** Strict original fără nicio modificare și în conformitate cu fișa tehnică a motorului.

## **9 CARBURATOR**

**9.1** Este permis doar carburatorul Tillotson HW-31A furnizat împreună cu motorul în configurația sa originală (aceeași marcă, același model, aceeași referință).

**9.2** Sunt autorizate doar piesele de schimb originale ale carburatorului

**9.3** Arcul supapei cu ac este liber.

**9.4** Poziționarea carburatorului (adică cu pompa în poziția superioară sau inferioară) este liberă.

**9.5** Toate distanțierele și garniturile de carburator sunt obligatorii și trebuie să respecte și în aceeași ordine ca cea indicată în formularul tehnic.

**9.6** Dacă aveți îndoieli, carburatorul trebuie comparat cu carburatorul eșantion.

## **10 AMORTIZOR ZGOMOT ADMISIE**



- 10.1 Amortizor de zgomot de admisie strict original, asa cum este furnizat cu motorul (aceeasi marca, acelasi model, aceeasi referinta), adica IAME MINI SWIFT cu omologare CSAI 01 / SA / 14.
- 10.2 Tubul de aspiratie trebuie să aibă un diametru interior de maxim 22 mm.
- 10.3 Grilele de protectie sunt optionale.
- 10.4 Manșonul de cauciuc care conectează amortizorul de admisie la carburator este obligatoriu. Trebuie să fie instalat și să se conformeze fisei tehnice.
- 10.5 Elementul filtrant din burete, dacă este utilizat, trebuie să fie intact.
- 10.6 Orice sistem de injectare și/sau pulverizare este interzis.

## 11 AMBREIAJ

- 11.1 Motorul este furnizat cu un sistem de ambreiaj centrifugal uscat.
- 11.2 Orice intervenție care vizează prelungirea alunecării butucului ambreiajului dincolo de limita prescrisă este strict interzisă.
- 11.3 Ambreiajul centrifugal trebuie să se cupleze la 4.500 rpm maxim, mișcând kartul cu pilotul la bord și în condiții de cursă.
- 11.4 Ambreiajul ar trebui să fie complet cuplat la 6.500 RPM maxim în orice stare.
- 11.5 Această măsurătoare poate fi verificată cu instrumente adecvate.
- 11.6 Fiecare pilot este responsabil de starea de uzură a materialului căptușelii ambreiajului și de curățarea pieselor de frecare.
- 11.7 Funcționarea corectă a ambreiajului poate fi verificată în orice moment în timpul evenimentului și chiar și după fiecare intrare.
- 11.8 Poate fi utilizat sistemul de control al ambreiajului UniLog produs de Unipro.

## 12 Aprindere

- 12.1 Doar aprindere originala, bobina SELETTRA IAME A-61951 si IAME A-61955 fara nicio modificare.
- 12.2 Bateria trebuie fixată pe șasiu și întotdeauna conectată la sistemul de aprindere.

## 13 BUJIE ȘI PIPA BUJIE

- 13.1 Sunt autorizate doar NGK B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG, strict originale fara nicio modificare.
- 13.2 Bujia trebuie instalată cu garnitura originală.
- 13.3 Porțelanul nu trebuie să iasă dincolo de corpul bujiei, iar lungimea bazei bujiilor trebuie să fie de maximum 18,5 mm. (Anexa 7 la reglementările tehnice CIK/FIA).
- 13.4 Singurele pipe de bujii autorizate sunt NGK TB05EMA, PVL 401 222, Selettra 5KOhm (IAME ref. 10543 sau 10544).

## 14 SISTEM DE EVACUARE

- 14.1 Doar toba de eșapament originală este autorizată ca livrată împreună cu motorul și trebuie păstrată în conformitate cu fisa tehnică, prin urmare nu este autorizată nicio modificare a structurii sau dimensiunilor.
- 14.2 Colectorul de evacuare trebuie să respecte în orice moment fisa tehnică.
- 14.3 Utilizarea unei garnituri de evacuare originală este obligatorie.
- 14.4 Etanșarea completă a gazelor de eșapament între cilindru și galeria de evacuare trebuie să fie garantată în orice moment. Verificarea etanșării gazelor de eșapament poate fi efectuată în orice moment până la închiderea orificiului de evacuare al galeriei de evacuare, umplerea galeriei de evacuare cu lichid prin orificiul de evacuare și verificarea scurgerilor.
- 14.5 Sigilarea corectă a sistemului de evacuare este responsabilitatea pilotului.
- 14.6 Senzorii de temperatură de evacuare sunt permisi.



## 15 RĂCIRE

15.1 Sistemul de racire trebuie sa fie in configuratia initiala: un singur radiator original IAME (T-8601), o singura pompa de apa originala IAME (plastic negru/albastru sau aluminiu) este autorizata si in conformitate cu fisa tehnica a motorului.

15.2 Numărul de suporturi pentru radiatoare, negre sau cromate, nu este limitat. Suporturile prelucrate sunt interzise.

15.3 Utilizarea scripetelui original al pompei de apa care actioneaza pompa de apa prin O-ring este obligatorie. Tipul de O-ring este la liber.

15.4 Sunt autorizate doar termostatele originale IAME simple sau bypass, iar utilizarea lor este optionala. Carcasa care conține termostatul cu două căi poate fi instalată și fără capsula termostatului în interior și funcționează ca un fitting.

15.5 Pentru răcire este permisă doar apa fără alți aditivi.

15.6 Furtunuri de apa originale IAME, albastre, livrate odata cu motorul.

15.7 Scuturile de radiator, adezive sau mecanice, sunt permise, dar nu trebuie să fie detașabile în timp ce kartul este în mișcare.

## 16 STARTER

16.1 Motorul este echipat cu un demaror electric la bord. Sistemul original de pornire la bord trebuie instalat cu toate componentele sale și conectat corespunzător.

## 17 PINION MOTOR

17.1 Original IAME. Numai Z10 sau Z11.

17.2 Pinion ax: liber

## 18 GREUTATE

18.1 Greutate minima admisa 110 kg

### ISR – REGULAMENTE TEHNICE X30 PUFO

Vezi ISR – Regulamente Tehnice X30 MINI cu urmatoarele particularitati:

#### 1. PINION

1.1 Pinion motor Z11

1.2 Pinion ax spate z84

#### 2. EVACUARE

2.1 Flansa de evacuare max 12.5mm

#### 3. GREUTATE

3.1 Greutate minima admisa 95 kg

#### 4. CARBURATOR

4.1 Este permis doar carburatorul Tillotson HW-47A furnizat împreună cu motorul în configurația sa originală (aceeași marcă, același model, aceeași referință).

4.2 Sunt autorizate doar piesele de schimb originale ale carburatorului

4.3 Arcul supapei cu ac este liber.

4.4 Poziționarea carburatorului (adică cu pompa în poziția superioară sau inferioară) este liberă.

4.5 Toate distanțierile și garniturile de carburator sunt obligatorii și trebuie să respecte și în aceeași ordine ca cea indicată în formularul tehnic(anexa 1.2 regulament tehnic ISR).



4.6 Dacă aveți îndoieli, carburatorul trebuie comparat cu carburatorul eșantion.

## ISR – REGULAMENTE TEHNICE X30 JUNIOR / X30 SENIOR

### 1. ȘASIU

Art. 9.1 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Șasiu omologat CIK/FIA sau care a fost omologat CIK/FIA

#### 1.1 Dimensiuni șasiu

Art. 9.1.1 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING

#### 1.2 Caracteristicile șasiului

Art. 9.1.2 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING

#### 1.3 Axa spate

Potrivit art. 9.2 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Vigneta CIK/FIA nu este obligatorie.

#### 1.4 Capacitatea rezervorului de combustibil

Art. 9.3 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING

#### 1.5 Bumper

Art. 9.4 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Bare de protecție omologate CIK/FIA sau care au fost omologate CIK/FIA

#### 1.6 Bumper

Art. 8.4.1 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Bara fata omologata CIK/FIA sau care a fost omologata CIK/FIA

#### 1.7 Bumper lateral

Art. 8.4.2 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING

#### 1.8 Caroseria

Art. 8.5 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Caroseria omologata CIK/FIA sau care a fost omologata CIK/FIA

#### 1.9 Material aliaj

Art. 4.10.2 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING

#### 1.10 Prindere bumper fata

Art. 8.5.2 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Carenaj omologat CIK/FIA



### 1.11 Panoul frontal

Art. 8.5.3 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Panoul frontal omologat CIK/FIA sau care a fost omologat CIK/FIA

### 1.12 Caroseria laterală

Art. 8.5.4 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Caroseria laterala omologata CIK/FIA sau care a fost omologata CIK/FIA

### 1.13 Protecția roții din spate

Art. 8.5.5 REGULAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING. Protectie roata spate omologata CIK/FIA sau care au fost omologate CIK/FIA.

### 1.14 Frâne

Frâne omologate CIK/FIA sau care au fost omologate CIK/FIA

Următoarele tipuri de frâne trebuie utilizate:

2WP la clasele OK/OK-Junior

### 1.15 Jante

Art. 9.7 REGLAMENTE TEHNICE CIK/FIA KARTING

## 2. ECHIPAMENTE PERMISE

2.1 Fiecare pilot este autorizat cu un singur (1) șasiu și cu omologare CIK-FIA valabilă sau fiind omologat CIK/FIA.

2.2 În cazul deteriorării unui șasiu, după examinarea de către Comisari, dacă se consideră că nu este practic să fie reparat la timp, un șasiu de schimb de aceeași marcă și model ca și șasiul deteriorat poate fi autorizat să continue eveniment.

2.3 Fiecare pilot este autorizat să supună verificărilor tehnice și să utilizeze doar două (2) motoare.

### 3 MOTOR IAME X30 125cc

3.1 Orice modificare adusă motorului și accesoriilor acestuia este strict interzisă, cu excepția cazului în care este autorizată în mod expres.

3.2 IAME consideră modificări orice acțiune de modificare a aspectului și dimensiunilor inițiale ale unei piese originale. Orice modificare și/sau instalare care are ca rezultat modificarea unei dimensiuni și/sau posibilitatea controlului acesteia este strict interzisă. Lustruirea, șlefuirea, tăierea sau prelucrarea sunt interzise.

3.3 Orice tratament termic sau tratament suplimentar de suprafață este interzis. Concurentul este responsabil pentru conformitatea echipamentului propriu.



3.4 Este permis doar IAME X30 125cc, original si strict in conformitate cu fisa tehnica producatorului (Caracteristici tehnice, dimensiuni, greutate, diagrame cu tolerantele prescrise de producator).

3.5 Imaginile de pe formularul tehnic original al motorului sunt valabile și pentru identificarea motorului și a pieselor.

3.6 Motoarele trebuie să fie furnizate cu numărul lor de serie original.

3.7 Nu este permisă modificarea, îmbunătățirea, lustruirea, adăugarea sau îndepărtarea de material din nicio parte a motorului

3.8 Fiecare parte interioară sau exterioară a motorului trebuie să fie montată în poziția și funcționarea inițială conform specificațiilor de proiectare originale.

3.9 Toleranțele de prelucrare, asamblare și reglare indicate pe fisa tehnica a motorului se referă exclusiv la toleranțele de fabricație.

3.10 Concurentul nu este absolut autorizat să intervină asupra motorului, chiar dacă, după intervenția sa, dimensiunile caracteristice rămân în limitele de toleranță prescrise.

3.11 Orice modificare este interzisă. Valorile maxime și minime admise și volumul camerei de ardere trebuie măsurate în conformitate cu reglementările tehnice ale CIK/FIA Karting.

3.12 Diagrame și diagramă de volum: vezi fisa tehnica a motorului

3.13 Toate calibrele descrise în fișa de omologare a motorului sunt considerate mijloace valabile și certificate de către Producător pentru verificarea conformității piesei pentru care au fost proiectate.

#### 4 CHIULASĂ

4.1 Chiulasa trebuie sa fie strict originala.

4.2 Este autorizata doar repararea filetului cu ajutorul unui elicoidal M14 x1,25 de aceeasi lungime cu filetul original. Bujia prinsă de chiulasă nu trebuie să iasă peste partea superioară a cupolei camerei de ardere.

4.3 Squish-ul (distanța dintre piston și chiulasă) trebuie să respecte, din toate punctele de vedere, fisa tehnica a motorului.

4.4 Măsurarea Squishului se va efectua cu un fir de cositor/plumb de Ø 1,5 mm, conform metodei descrise în anexa 12 la reglementările tehnice internaționale IAME.

4.5 Modelul original IAME ATT-025/1 este referinta pentru verificarea conformitatii profilului chiulasei. Forma calibrului ar trebui să se potrivească cu profilul cupolei, cu zona de squish și cu planul de îmbinare.

4.6 Inserția CIK strânsă pe chiulasă nu trebuie să iasă din partea superioară a cupolei camerei de ardere.

#### 5. CILINDRU



5.1 Strict original și livrat cu știftul de siguranță original și marcajele IAME.

5.2 Lustruirea, șlefuirea, debavurarea sau reglajele sunt interzise.

5.3 Este permisă doar honuirea. În caz de îndoială, forma și înălțimea orificiilor vor fi comparate cu cilindrul motorului de probă.

5.4 Nu este permis niciun tratament termic sau tratament suplimentar de suprafață.

5.5 Reglarea diagramei este permisă numai prin înlocuirea garniturii cilindrului.

5.6 Numărul de garnituri de cilindru nu este limitat. Sunt permise doar garniturile originale.

5.7 Nu este permisă garnitura între chiulasa și cilindru.

5.8 Calibrul original IAME nr. ATT-025/2 este referința pentru măsurarea înălțimii orificiilor cilindrului.

5.9 Calibrul original IAME nr. ATT-035/1 este referința pentru efectuarea unei inspecții vizuale a tuturor porturilor.

5.10 Doar racordul drept de apă de pe partea inferioară a cilindrului poate fi înlocuit cu un cot.

## 6. CARTER - ARBORE COTIT- BIELA - COLIVIE

6.1 Strict original și fără nicio modificare.

6.2 Calibrul original IAME ATT-035/3 este referința pentru verificarea planului de garnitură al blocului de supape lamelă.

6.3 Calibrul original IAME ATT-035/4 este referința pentru verificarea distanței centrale a știfturilor de indexare a cilindrului.

6.4 Calibrul original IAME ATT-035/5 este referința pentru verificarea înălțimii planului bazei carterului.

6.5 Sunt autorizate doar coliviile cu role de biele (X30125431), coliviile cu role mici de biele (E-10440/E-10441) și șaibe (X30125436/

X30125437).

6.6 Simeringurile de carter/arbore cotit trebuie instalate corect cu partea goală în interiorul carterului și nu trebuie umplute cu niciun material. Ele nu pot fi modificate sub nicio formă.

## 7. RULMENȚI

7.1 Sunt autorizați doar rulmenții arborelui cotit 6206 set C4 și rulmenții cu role SKF BC1-3342 B. Este interzisă amestecarea rulmenților cu bile și cu role pe același motor. Sunt autorizați numai rulmenții arborelui de echilibrare 6202 C3/C4/C4H și 6005 C3/C4 cu rulmenți cu bile din oțel și cușcă din poliamidă.

7.2 Rulmenți cu contact oblic sunt interzise.

7.3 Bilele ceramice sunt interzise.



7.4 Rulmentii trebuie montati cu bile vizibile din interiorul carterului

7.5 Toți rulmenții care nu au numărul de referință corect și clar vizibil, așa cum este descris în prezentele reglementări, sunt interzise în mod expres.

7.6 Este permisă folosirea distanțierilor în spatele rulmenților, pentru a obține jocul axial corect.

7.7 Toate piesele interne ale motorului trebuie să fie originale de la producător, același număr ca și ansamblul din fabrică și montate în aceeași direcție.

## 8. PISTON – SEGMENT PISTON – BOLT PISTON

8.1 Strict original fără modificări și în conformitate cu fișa tehnică a motorului.

8.2 Calibrul original IAME ATT-035/2 este referința pentru verificarea formei cupolei pistonului.

## 9. MUZICUTA

9.1 Strict original fără nicio modificare.

9.2 Nu este autorizată prelucrarea planurilor de garnituri.

9.3 Capac original al supapei lamelă fără modificări.

9.4 Grosimea supapei lamelă/garniturii carcasei este de 1 mm (toleranță admisă +/- 0,3 mm).

9.5 Grosimea garniturii transportor/carcasă este de 0,8 mm (toleranță admisă +/- 0,3 mm).

## 10. Lamelele de admisie

10.1 Petale din fibra de sticlă (grosime minimă 0,30 mm), marcate și autorizate IAME original

10.2 Petale din fibra de carbon (grosime minimă 0,24 mm), marcate și autorizate IAME original

10.3 Amestecarea petalelor din fibra de sticlă și al petalelor de carbon este interzisă.

10.4 Se interzice modificarea formei originale a lamelelor.

## 11. CARBURATOR

11.1 Este permis doar carburatorul Tillotson HW-27A furnizat împreună cu motorul în configurația sa originală (aceeași marcă, același model, aceeași referință).

11.2 Sunt autorizate doar accesoriile furnizate împreună cu carburatorul original și prezentate pe fișa tehnică a carburatorului.

11.3 Arcul și furca sunt libere.



11.4 Montarea carburatorului este liberă. (Cu pompa in pozitia superioara sau inferioara)

11.5 Grosimea garniturii carburatorului este de 1 mm (toleranta admisa +/- 0,3 mm).

11.6 Calibrul original IAME ATT-035/2 este singura referință pentru a verifica forma conductei de admisie a carburatorului. Forma conductei trebuie să corespundă în toate privințele și pe toată lungimea sa profilului calibrului.

11.7 Calibrul original IAME ATT-035/12 este referința pentru a verifica înălțimea atomizorului.

## 12 AMORTIZORUL DE ZGOMOT DE ADMISIE

12.1 Amortizorul de zgomot de admisie (ref. X30125740) trebuie sa fie identic cu cel original furnizat cu motorul (aceeasi marca, acelasi model, aceeasi referinta) cu tuburi de admisie de 22mm diametru maxim.

12.2 Grilele de protectie sunt optionale.

12.3 Manșonul de cauciuc cu filtru de aer care leagă amortizorul de admisie la carburator este obligatoriu, acesta trebuie montat și să respecte fisa de omologare.

12.4 Orice sistem de injectare și/sau pulverizare este interzis.

12.5 În caz de ploaie, este autorizat doar dispozitivul de protecție a amortizorului de admisie referință SKE005-PN-IAME.

## 13. AMBREAJ

13.1 Ambreiajul centrifugal trebuie să se cupleze la 4.000 rpm maxim și să înceapă să miște kartul cu pilotul în condiții de cursă.

13.2 Ambreiajul ar trebui să fie complet cuplat la 6.000 rpm maxim în orice stare, această măsurătoare poate fi verificată cu hardware-ul corespunzător dacă este necesar.

13.3 Fiecare pilot va fi responsabil pentru starea de uzura și curatenie a ambreiajului și a pieselor de frecare (Material de frecare și clopot).

13.4 Funcționarea corectă a ambreiajului poate fi verificată în orice moment în timpul evenimentului, și chiar și după fiecare intrare. Calibrul original IAME ATT-047/4 este referința pentru verificarea tamburului ambreiajului. În cazul unei verificări înaintea intrării în pista, orice pilot care nu respectă valoarea prescrisă va fi împiedicat să pornească. În cazul unui control la sosire, orice pilot care nu respectă valoarea prescrisă va fi supus unui raport de neconformitate tehnică.

13.5 Calibrul nu trebuie să intre în carcasa ambreiajului într-o poziție perpendiculară față de axa carcasei ambreiajului.

## 14. Aprindere

14.1 Sunt autorizate doar aprinderile originale, Selettra Digital "K" sau Selettra Digital "S", fara nicio modificare.



14.2 Comisarii pot solicita înlocuirea întregului sistem de aprindere sau a unei părți în orice moment în timpul concursului.

14.3 Organizatorul nu poate fi făcut responsabil pentru eventualele defecțiuni apărute după înlocuire.

14.4 Doar centralina electronica de tip "C" (16000 rpm) sunt autorizate si trebuie fixate pe sasiu sau pe motor.

14.5 Marcajele de pe centralina electronica sunt obligatorii si trebuie sa fie clar vizibile fara a demonta centralina electronica.

Acoperirea lor cu bandă adezivă este interzisă.

14.6 Sunt interzise modificări ale montării statorului, formei și grosimii cheii rotorului, canalelor rotorului și arborelui cotit.

14.7 Calibrul original IAME ATT-035/7 este referința pentru a verifica poziția corectă a marcajului de referință de fază pe rotor.

14.8 Bateria trebuie fixată pe sasiu și conectată la cablaj.

## 15. BUJIE

15.1 Sunt autorizate doar bujiile NGK B9EG - B10EG - BR9EG - BR9EIX - BR10EG - BR10EIX - R6252K-105 - R6254E-105, strict originale si fara nicio modificare.

15.2 Bujia trebuie să fie echipată cu garnitura originală.

15.3 Izolatorul din porțelan nu trebuie să iasă din baza bujiilor, iar lungimea bazei bujiilor (garnitura inclusă) trebuie să fie

18,5 mm. maxim (Anexa 7 la reglementările tehnice CIK).

15.4 Singurele pipe de bujii autorizate sunt NGK TB05EMA, PVL 401 222, Selettra 6000721001 5KOhm (ref. IAME 10543 & 10544).

## 16 TOBA

16.1 Sunt autorizate doar toba de eșapament și galeria de evacuare originale livrate împreună cu motorul, strict originale și conforme cu fisa tehnică. Nu este autorizată nicio modificare a structurii sau dimensiunilor.

16.2 Operatiile de gaurire si sudare pe toba sunt autorizate doar pentru instalarea unei sonde de temperatura.

16.3 Etanșarea completă a gazelor de eșapament între cilindru și galeria de evacuare trebuie să fie garantată în orice moment.

16.4 Verificarea etanșării gazelor de eșapament poate fi efectuată în orice moment prin astuparea țevii de evacuare și umplerea acesteia prin orificiul de evacuare cu lichid pentru a verifica etanșarea.

16.5 Sigilarea corectă a sistemului de evacuare este responsabilitatea pilotului.



16.6 Este obligatoriu cel puțin o garnitură originală între cilindru și galeria de evacuare.

16.7 Este autorizată utilizarea distanțierului original IAME X30125375 (grosime 3 mm +/- 0,5) pentru reglarea lungimii de evacuare.

16.8 X30 Junior: utilizarea colectorului de evacuare originală cu limitatorul de 22,7 mm așa cum este descris în fișa tehnică este obligatorie. Nu sunt permise modificări.

16.9 Utilizarea amortizorului de esapament descris în anexa nr.5 este obligatorie în orice moment.

16.10 Calibrul de referință galerie de evacuare: ATT-035/9

## 17 SISTEM DE RĂCIRE

17.1 Sistemul de răcire trebuie să fie în configurația sa originală: un singur radiator original IAME (T-8000B sau T-8001), o singură pompă de apă originală IAME (aluminiu sau plastic negru/albastru) este autorizat și în conformitate cu fișa tehnică.

17.2 Un singur scripete original IAME pentru pompa de apă (aluminiu sau plastic negru/albastru) este autorizat și în conformitate cu fișa tehnică.

17.3 Numărul de suporturi pentru radiatoare, negre sau cromate, nu este limitat. Suporturile prelucrate sunt interzise.

17.4 Sunt autorizate doar termostatele originale IAME simple sau bypass, iar utilizarea lor este opțională. Carcasa care conține termostatul cu două căi poate fi instalată și fără capsula termostatului în interior și funcționează ca un fitting.

17.5 Pentru răcire este permisă doar apa fără alți aditivi.

17.6 Scuturile de radiator, adevize sau mecanice, sunt permise, dar nu trebuie să fie detașabile în timp ce kartul este în mișcare.

17.7 Se pot utiliza doar furtunurile de apă albastre originale furnizate împreună cu motorul.

17.8 Tipul de curea de transmisie a pompei de apă este liberă.

17.9 Utilizarea scripetelui cu curelele în poziție este obligatorie.

17.10 Este permisă combinarea pompelor de apă din plastic sau aluminiu cu scripete pentru pompă de apă din plastic sau aluminiu.

17.11 Toate încălzitoarele sau sistemele de conectare a încălzitoarelor de pe circuitul de apă sunt strict interzise.

## 18 STARTER

18.1 Motorul este echipat cu un demaror electric la bord.

18.2 Sistemul original de pornire la bord trebuie instalat cu toate componentele sale, conectat corespunzător și în funcțiune.



19 Pinioane

19.1 Sunt permise doar pinioane originale IAME Z10 / Z11 / Z12 / Z13.

20. GREUTATE

20.1 Greutate minima admisa X30 Junior este de 145kg

20.2 Greutate minima admisa X30 Senior este de 160kg