



CRONOLOGIA MODIFICHE:

ARTICOLO MODIFICATO	ARGOMENTO	DATA APPROVAZIONE
REGOLAMENTO SPORTIVO IAME Series 2025		
Art. 8 CATEGORIE, CONDUTTORI AMMESSI E LICENZE	Inserimento Categoria X30 BABY: Art. 8.1;	01/07/2025
Art. 13 PARTENZA	Inserimento Categoria X30 BABY: Art. 13.1;	01/07/2025
APPENDICE		
REGOLAMENTO SPORTIVO IAME Series Italy Racing Formula		
Art. 3 MATERIALE AMMESSO	Inserimento Categoria X30 BABY: Art. 3.1;	01/07/2025
Art. 4.2 ISCRIZIONI	Inserimento Categoria X30 BABY: Art. 4.2;	01/07/2025
Art. 6 ARTICOLAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE	Inserimento Categoria X30 BABY: Art. 6.1, 6.1.1, 6.1.2;	01/07/2025
Art. 7 TABELLA PUNTEGGI IAME SERIES ITALY RACING FORMULA	Esclusione della categoria X30 BABY: Art. 7.4;	01/07/2025
APPENDICE		
REGOLAMENTO SPORTIVO IAME OPEN GAMES / IAME FINAL GAMES		
Art. 2 PRINCIPI GENERALI	Inserimento Categoria X30 BABY: Art. 2.5;	01/07/2025
Art. 3 MATERIALE AMMESSO	Inserimento Categoria X30 BABY: Art. 3.2;	01/07/2025
Art. 3 MATERIALE AMMESSO	Categorie X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S: Art. 3.2 Categorie S125M, X30 Junior, X30 SENIOR, KA100: Art. 3.3 Pneumatici: Artt. 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8;	11/10/2025
Art. 4.2 Iscrizione a IAME FINAL GAMES	Inserimento Categoria X30 BABY	01/07/2025
Art. 4.2.2 Iscrizione a IAME FINAL GAMES	Quote di iscrizione	11/10/2025
Art. 5 ARTICOLAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE IAME OPEN GAMES/IAME FINAL GAMES	Inserimento Categoria X30 BABY: Art 5.1, 5.1.1, 5.1.2;	01/07/2025
Art. 5 ARTICOLAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE IAME FINAL GAMES	Categorie X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S, X30 JUNIOR, X30 SENIOR: Art. 5.2 e ss Categorie S125M, KA100: Art. 5.3 e ss	11/10/2025
APPENDICE		
REGOLAMENTO SPORTIVO IAME Series 2025		
CATEGORIA X30 BABY		
Inserimento CATEGORIA X30 BABY	pagine 23, 24;	01/07/2025



REGOLAMENTO SPORTIVO IAME SERIES

(conforme a originale ACI Sport Approvazione n. 22/2025 in data 4 febbraio 2025 e loro successive modifiche ed integrazioni)

1. PREMESSA

1.1 L'Automobile Club d'Italia (ACI) approva, su presentazione da parte del Promotore V.A.L.M. S.r.l. licenza ACI N. 460130, il Trofeo di Marca "IAME Series".

1.2 IAME Series è retta dalle disposizioni contenute nel Codice Sportivo Internazionale di FIA, nelle Prescrizioni Generali e nei relativi allegati (il "Codice") ed in subordine:

- nel Regolamento Sportivo Nazionale (RSN) e sue Appendici, nel relativo Regolamento Di Settore (RDS) Karting e successive modifiche ed integrazioni, emanate dall'Autorità Sportiva Nazionale (ASN) del paese in cui ha luogo un evento IAME Series;
- nel presente Regolamento Sportivo (il Regolamento Sportivo);
- nel Regolamento Tecnico (il Regolamento Tecnico);
- nei Regolamenti Particolari di Gara (RPG);
- nelle eventuali ulteriori norme contenute nella domanda di iscrizione agli eventi IAME Series.

V.A.L.M. S.r.l., previa approvazione di ACI, si riserva il diritto di divulgare, in qualsiasi momento, mediante comunicati, datati, numerati ed esposti all'Albo di Gara, oltre che pubblicati sul sito internet dedicato www.iame-motorsport.com le modifiche e le istruzioni, sia di carattere sportivo che di carattere tecnico, che ritiene opportuno dover impartire per la migliore applicazione del Regolamento, del quale sono considerate parte integrante.

1.3 La presentazione della domanda d'iscrizione alle manifestazioni IAME Series è considerata implicita dichiarazione del Concorrente/Conducente di conoscere, accettare ed impegnarsi a rispettare e a far rispettare, le disposizioni del Codice, del RSN e relativo RDS, del presente Regolamento Sportivo e del Regolamento Tecnico; di riconoscere l'ASN locale e la FIA quale uniche giurisdizioni competenti, fatto salvo il diritto di appello previsto dal Codice e dal RSN.

1.4 V.A.L.M. S.r.l. si riserva il diritto di escludere dalle manifestazioni IAME Series e/o di cancellare l'iscrizione ad uno o più eventi, con conseguente perdita dei punti accumulati, in qualsiasi momento ed a proprio insindacabile giudizio, a chiunque dimostri di non rispettare le norme applicabili, gli avversari, i veicoli, o comunque agisca in modo tale da nuocere al buon nome ed alla reputazione di IAME o IAME Series.

1.5 I termini definiti nel presente Regolamento Sportivo hanno il significato conferito loro dal Codice, dal RSN (e relativo RDS) e dal Regolamento Sportivo stesso.

2. PRINCIPI GENERALI

2.1 V.A.L.M. S.r.l. per l'organizzazione degli eventi si avvale di Organizzatori in possesso di licenza ACI e di circuiti con omologa della Federazione ACI in corso di validità.

2.2 Gli eventi IAME Series sono iscritti a Calendario Sportivo Nazionale ACI e prevedono la partecipazione straniera autorizzata (ENPEA).

2.2 IAME Series è costituita da un calendario di eventi sportivi così come indicato in Calendario all'articolo 12.

2.3 Agli eventi IAME Series sono ammessi esclusivamente i Kart motorizzati IAME conformi alle omologhe del RDS Karting Regolamento Tecnico 2022 e specifiche riportate nel presente Regolamento Tecnico. Sono ammessi inoltre telai e relative carrozzerie di nuova omologazione per tutte le categorie previste.

V.A.L.M. s.r.l. può adottare ulteriori sistemi di sicurezza, qualora siano resi obbligatori dalla Autorità Sportiva Nazionale nel corso dell'anno.



3. REQUISITI DEI CONCORRENTI E DEI CONDUTTORI

3.1 Alle gare sono ammessi i Concorrenti ed i Conduuttori titolari di licenza nazionale e/o internazionale di Concorrente/Conduuttore Karting in corso di validità e valevole per la classe e la categoria nelle quali è richiesta l'iscrizione, nonché i titolari di licenza equivalente rilasciata da ASN (Autorità Sportiva Nazionale) competente.

3.2 I Concorrenti ed i Conduuttori stranieri, che desiderano partecipare ad una manifestazione nazionale o internazionale organizzata in Italia, devono disporre di una valida licenza Concorrente/Conduuttore rilasciata da ASN competente ed ottenere dalla rispettiva ASN di appartenenza una Autorizzazione a competere e ad iscriversi all'Evento. L'autorizzazione deve essere presentata all'organizzatore che ha l'obbligo di richiederla. L'assenza di tale documento, se portata a conoscenza di ACI o di FIA costituisce una violazione degli artt. 2.3.7b e 3.9.4 del Codice Sportivo Internazionale, comporta l'adozione delle sanzioni previste.

3.3 Non sono ammesse le licenze di Conduuttore Auto.

4. AMMISSIONE DEI CONCORRENTI/CONDUTTORI

4.1 Il Promotore si riserva di accettare l'iscrizione del Concorrente/Conduuttore in base all'abilità nella guida (nel caso la guida dello stesso risulti critica o inappropriata per lo svolgimento in sicurezza dell'evento).

4.2 Qualsiasi Conduuttore con adeguata licenza è ammesso ed idoneo a prendere punti.

4.3 I Conduuttori devono attenersi scrupolosamente a tutte le norme di condotta dettate dai testi di cui all'Articolo 1.2 che s'intendono qui integralmente riportate e a tutte le disposizioni impartite dal Direttore di Gara e dai Commissari Sportivi. Tutti i Concorrenti ed i Conduuttori devono restare a disposizione dei Commissari Sportivi sino alla dichiarazione della classifica definitiva.

5. OBBLIGHI DEI CONDUTTORI

5.1 Il Concorrente/Conduuttore (o chiunque sia titolare di una licenza sportiva ACI) che nel corso di una manifestazione sportiva trasgredisce, sotto qualsiasi forma, i regolamenti che reggono, direttamente o indirettamente, l'attività sportiva Karting o si rendesse responsabile di indisciplina verso Ufficiali di gara, organizzatori ed altri Conduuttori, è passibile di sanzioni disciplinari. E' parimenti fatto oggetto di sanzione disciplinare il Concorrente e il Conduuttore i cui accompagnatori licenziati ACI o meccanici causassero turbative al regolare svolgimento di una manifestazione.

5.2 All'atto dell'iscrizione i Concorrenti devono dichiarare il nominativo del meccanico e dell'accompagnatore licenziati ACI; i familiari non licenziati ACI sono considerati accompagnatori anche se non dichiarati; nel caso di soggetto non licenziato risponde il Concorrente (RSN art. 223 - Responsabilità del Concorrente/Conduuttore) anche per fatti a lui direttamente non imputabili.

5.3 I Concorrenti/Conduuttori si impegnano implicitamente al rispetto di tutte le normative che regolano le singole prove. I Concorrenti/Conduuttori confermano la loro presa visione ed accettazione dei Regolamenti, ed attestano la conformità dei loro veicoli, tramite il modulo di iscrizione.

Il Concorrente deve dichiarare i numeri di matricola di motori e telai oltre al nominativo e relativa licenza ACI dell'assistente meccanico delegato a rappresentarlo in Parco Chiuso.

5.4 Con riferimento al numero dei Conduuttori iscritti, le categorie possono essere accorpate ad altre categorie di IAME Series con analoghe caratteristiche, con classifica separata.

5.5 Numeri di gara

5.5.1 I numeri di gara sono assegnati dal Promotore, che coordina l'attività sportiva, in funzione della categoria di appartenenza. Il numero ha validità annuale e deve rimanere il medesimo in tutte le gare ufficiali di IAME Series.

5.5.2 Il numero di gara deve essere

- applicato sulle placche porta numeri anteriori, posteriori e sul lato esterno di entrambe le carenature laterali;
- con carattere "Arial" delle seguenti dimensioni: altezza minima mm 150 e larghezza minima mm 20;
- di colore nero con fondo giallo.



6. ABBIGLIAMENTO DI SICUREZZA

6.1 In tutte le fasi della competizione i Conduuttori devono indossare l'abbigliamento previsto: tuta intera con omologazione CIK-FIA in corso di validità, casco di protezione conforme alle specifiche CIK-FIA guanti interi, scarpe alte con protezione della caviglia.

Il corpetto di protezione può essere utilizzato, in tal caso lo stesso deve essere conforme alle specifiche CIK-FIA.

6.2 E' obbligatorio compilare l'apposito modulo relativo all'abbigliamento, ovvero dichiarazione sottoscritta dal Concorrente e Conduuttore, di impegno ad indossare abbigliamento di sicurezza e casco di tipo omologato e ad avvalersi, per la messa in moto sulla griglia di partenza, della collaborazione di personale titolare di licenza ACI di assistente tecnico.

6.3 Sono vietati capi di vestiario suscettibili di impigliarsi nei vari organi del Kart. L'utilizzo di piercing, bracciali e collane in metallo durante le gare è vietato e può essere oggetto di un apposito controllo prima della partenza.

Laddove si riscontri la non conformità dell'equipaggiamento e/o la presenza di detti monili che non vengano rimossi, il Conduuttore interessato non è ammesso in pista.

7. BRIEFING

7.1 Ogni manifestazione, prima dell'inizio delle prove ufficiali di qualificazione, prevede un Briefing.

7.2 Nel corso del briefing il Direttore di Gara informa i Conduuttori sulle modalità di partenza, sul significato delle principali bandiere di segnalazione, sull'articolazione della manifestazione, sui comportamenti di gara, sul tratto o zona di pista dove è consentito effettuare riparazioni nel corso della gara e su quant'altro ritenga opportuno portare a conoscenza dei Conduuttori stessi.

7.3 Tutti i Conduuttori verificati sono obbligati a partecipare al Briefing firmando il "foglio di presenza".

7.4 I Conduuttori assenti al Briefing sono sanzionati, da parte dei Commissari Sportivi, con ammende il cui ammontare è riportato nei regolamenti sportivi approvati da ACI.

7.5 Il Briefing in presenza può essere sostituito da:

- comunicazione scritta da consegnare ai Conduuttori, che firmano per ricevuta;
- e-mail e/o strumenti multimediali (video, etc.)



8. CATEGORIE, CONDUTTORI AMMESSI E LICENZE

8.1 X30 BABY (Pre-Agonistica)

Licenza	Naz. Baby (da 6 anni compiuti, con Corso Federale Karting teorico/pratico di 1° Livello effettuato presso i Centri Tecnici Federali Kart oppure con partecipazione al Kart Summer Camp dell'anno in corso o precedenti) – Naz. K Mini
Telaio	Telai con omologazione ACI/FIA Karting per la categoria MINI in corso di validità o scaduta e conformi agli articoli 1 e 2 del Regolamento Tecnico X30 BABY – X30 U10 – X30 MINI
Massa minima complessiva	95 Kg (massa complessiva del kart completo di pilota in assetto da competizione)
N. di gara	900-999

8.2 X30 U10

Licenza	Naz. K Mini (nati dal 1.1.2015)
Telaio	Telai con omologazione ACI/FIA Karting per la categoria MINI in corso di validità o scaduta e conformi agli articoli 1 e 2 del Regolamento Tecnico X30 BABY – X30 U10 – X30 MINI
Massa minima complessiva	110 Kg (massa complessiva del kart completo di pilota in assetto da competizione)
N. di gara	01-99

8.3 X30 MINI

Licenza	Naz. K Mini (10 anni) - Naz. G - Int. G
Telaio	Telai con omologazione ACI/FIA Karting per la categoria MINI in corso di validità o scaduta e conformi agli articoli 1 e 2 del Regolamento Tecnico X30 BABY – X30 U10 – X30 MINI
Massa minima complessiva	110 Kg (massa complessiva del kart completo di pilota in assetto da competizione)
N. di gara	100-199

8.4 S125J

Licenza	Naz. G (da 11 anni compiuti nel corso dell'anno con certificato medico agonistico che attesti un peso (equipaggiamento incluso) di minimo 35 kg in tutti i momenti della competizione) - Int. G - Naz. F - Int. F
Telaio	Telai con omologazione CIK/FIA Karting in corso di validità o scaduta e conformi agli articoli 1 e 2 del Reg. Tecnico S125J - S125S - S125M
Massa minima complessiva	145 Kg (massa complessiva del kart completo di pilota in assetto da competizione)
N. di gara	200-299

8.5 X30 JUNIOR

Licenza	Naz. G (da 11 anni compiuti nel corso dell'anno con certificato medico agonistico che attesti un peso (equipaggiamento incluso) di minimo 35 kg in tutti i momenti della competizione) - Int. G - Naz. F - Int. F
Telaio	Telai con omologazione CIK-FIA Karting in corso di validità o scaduta e conformi agli articoli 1 e 2 del Regolamento Tecnico X30 JUNIOR - X30 SENIOR - X30 MASTER
Massa minima complessiva	145 Kg (massa complessiva del kart completo di pilota in assetto da competizione)
N. di gara	300-399

8.6 S125S

Licenza	Naz. F - Int. F - Naz. E - Int. E
Telaio	Telai con omologazione CIK/FIA Karting in corso di validità o scaduta e conformi agli articoli 1 e 2 del Reg. Tecnico S125J - S125S - S125M
Massa minima complessiva	155 Kg (massa complessiva del kart completo di pilota in assetto da competizione)
N. di gara	400-499

8.7 X30 SENIOR

Licenza	Naz. F - Int. F - Naz. E - Int. E
Telaio	Telai con omologazione CIK/FIA Karting in corso di validità o scaduta e conformi agli articoli 1 e 2 del Regolamento Tecnico X30 JUNIOR - X30 SENIOR - X30 MASTER
Massa minima complessiva	155 Kg (massa complessiva del kart completo di pilota in assetto da competizione)
N. di gara	500-599

8.8 S125M

Licenza	Naz. E - Int. E
Telaio	Telai con omologazione CIK-FIA Karting in corso di validità o scaduta e conformi agli articoli 1 e 2 del Reg. Tecnico S125J - S125S - S125M
Massa minima complessiva	167 Kg (massa complessiva del kart completo di pilota in assetto da competizione)
Età	a partire da 30 anni compiuti nel corso dell'anno
N. di Gara	600-699

8.9 X30 MASTER

Licenza	Naz. E - Int. E
Telaio	Telai con omologazione CIK-FIA Karting in corso di validità o scaduta e conformi agli articoli 1 e 2 del Reg. Tecnico X30 JUNIOR - X30 SENIOR - X30 MASTER
Massa minima complessiva	167 Kg (massa complessiva del kart completo di pilota in assetto da competizione)
Età	a partire da 30 anni compiuti nel corso dell'anno
N. di Gara	700-799

8.10 KA100

8.10.1 KA100 Jr.

Licenza	Naz. G (da 11 anni compiuti nel corso dell'anno con certificato medico agonistico che attesti un peso (equipaggiamento incluso) di minimo 35 kg in tutti i momenti della competizione) - Int. G - Naz. F - Int. F - Naz. E - Int. E
Telaio	Telai con omologazione CIK/FIA Karting in corso di validità o scaduta e conformi agli articoli 1 e 2 del Regolamento Tecnico KA100
Massa minima complessiva	140 Kg (massa complessiva del kart completo di pilota in assetto da competizione)
N. di gara	800-849

8.10.2 KA100 Sr.

Licenza	Naz. G - Int. G - Naz. F - Int. F – Naz. E – Int. E
Telaio	Telai con omologazione CIK/FIA Karting in corso di validità o scaduta e conformi agli articoli 1 e 2 del Regolamento Tecnico KA100
Massa minima complessiva	155 Kg (massa complessiva del kart completo di pilota in assetto da competizione)
N. di gara	850-899



9. MATERIALE AMMESSO

Ad ogni prova è ammesso un massimo di un (1) telaio. Il controllo del telaio è effettuato tramite Barcode forniti dal Promotore. E' possibile punzonare un secondo telaio, esclusivamente nel caso in cui il telaio precedentemente punzonato, sia danneggiato e non riparabile. Il Concorrente/Conduttore, prima di uscire dal "Parco Assistenza Arrivo", dopo la fine delle prove ufficiali di qualificazione, manche di qualificazione, pre-finale, deve informare e far verificare lo stato attuale del telaio da parte del Delegato Tecnico ACI il quale comunica, ai Commissari Sportivi, l'esito dell'accertamento richiedendo, se del caso, l'autorizzazione per la sostituzione del telaio danneggiato.

Il telaio sostituito deve essere della stessa Marca e modello rispetto a quello precedentemente punzonato nella medesima manifestazione.

9.1 E' vietato lo scambio di telai e/o motori e/o i tra i Concorrenti/Conduttori.

9.2 E' consentito esclusivamente l'uso di pneumatici conformi al regolamento, senza alcun trattamento e/o modifica alcuna.

9.3 Gli pneumatici per la fase ufficiale sono distribuiti per sorteggio, direttamente dal Promotore, in sede di gara. Ogni pneumatico ha un codice a barre. Al momento della consegna, i codici a barre vengono registrati nel sistema informatico di gestione e una copia fisica della registrazione viene consegnata al Concorrente/Conduttore a titolo di conferma di registrazione.

9.4 La registrazione degli pneumatici per la fase ufficiale è effettuata attraverso la scansione dei Barcode (codici a barre) prima dell'inizio delle prove ufficiali di qualificazione.

9.5 Il controllo degli pneumatici è effettuato attraverso lettura del Barcode in tutte le sessioni della gara.

9.6 E' obbligatorio utilizzare pneumatici 'Slick' e/o "Rain" nuovi, mai usati, dalle prove ufficiali di qualificazione.

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

9.8 E' obbligatorio utilizzare pneumatici 'Rain' nuovi, mai usati. Gli pneumatici 'Rain' possono essere approvvigionati presso il Promotore in sede di gara. La registrazione dei soli pneumatici 'Rain' può essere effettuata al massimo entro la partenza della prima prova ufficiale della giornata, come da programma, e/o comunque entro e non oltre due ore dalla dichiarazione di pista bagnata.

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

9.10 Nell'eventualità di un pneumatico difettoso, il Concorrente/Conduttore può richiedere la sostituzione con un pneumatico nuovo di pari specifiche per la categoria, previa autorizzazione dei Commissari Sportivi sentito il parere del Commissario Tecnico Delegato e/o del responsabile della società fornitrice dei pneumatici presente sul campo gara.

9.11 In entrambi casi, la decisione di acconsentire alla sostituzione è soggetta ad autorizzazione dei Commissari Sportivi sentito il parere del Commissario Tecnico Delegato e/o del responsabile della società fornitrice dei pneumatici presente sul campo gara.

10. DISPOSITIVI DI VIDEORIPRESA

10.1 I dispositivi di videoripresa riconosciuti sono unicamente quelli ufficiali V.A.L.M. S.r.l.

Qualsiasi altro dispositivo è vietato, come non è ammesso il montaggio di telecamere o simili sui kart. La violazione è sanzionata dai Commissari Sportivi.



11. ASSICURAZIONE

11.1 L'Organizzatore di ciascuna prova assicura la competizione nei modi e termini previsti dalle norme della Federazione ACI. In tale contesto la polizza RC menzionata nel RSN, risponde ai canoni previsti dall'art. 124 del Codice delle Assicurazioni, con i minimi di legge e non solleva i Concorrenti ed i Conduuttori da qualsiasi responsabilità in cui possano eventualmente incorrere al di fuori dell'oggetto dell'assicurazione e ulteriori condizioni generali e speciali di polizza come pubblicate sul sito federale. Resta inteso che i Concorrenti e i Conduuttori sono liberi di assicurarsi contro i rischi propri.

12. CALENDARIO DELLE GARE

12.1 Gli eventi di IAME Series si svolgono secondo il Calendario Sportivo Nazionale approvato da ACI (vedi Allegato 1).

12.2 Qualora gli organizzatori, demandati dal Promotore, annullassero una (o più prove), esse sono recuperate, ove possibile. Dette variazioni, non imputabili al Promotore, costituiscono ugualmente la composizione del calendario valevole per l'assegnazione del titolo. Le gare recuperate hanno validità a tutti gli effetti ai fini delle classifiche finali.

13. PARTENZA

13.1 La partenza della categoria X30 BABY è data in movimento, in fila indiana come previsto dal RDSK Attività Pre-Agonistica Baby Kart 2025.

13.2 Le partenze delle categorie **X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S, S125M, X30 JUNIOR, X30 SENIOR, KA100** avvengono come segue:

Classi senza cambio di velocità: partenza lanciata (kart in movimento)

13.3 Il personale che aiuta i Conduuttori a mettere in moto i kart sulla griglia di partenza deve essere titolare di licenza ACI di assistente meccanico.

13.4 Il segnale di partenza può essere dato con bandiera tricolore oppure con l'accensione della luce verde del semaforo o con lo spegnimento delle luci rosse. Il Regolamento Particolare di Gara deve precisare quale tipo di segnalazione è utilizzata.

13.5 Interruzione di una gara e delle procedure di partenza
Si rimanda a quanto stabilito dal RDS Karting Regolamento Sportivo 2025.

13.6 Gara Bagnata
Si rimanda a quanto stabilito dal RDS Karting Regolamento Sportivo 2025.

13.7 Le segnalazioni, conformi alle prescrizioni del RDS Karting Regolamento Sportivo 2025 art. 14, sono utilizzate in tutte le fasi della manifestazione. I Conduuttori devono osservare, in prova ed in gara, tutte le norme di condotta dettate dai testi di cui all'articolo 1.2 del presente Regolamento, che s'intendono qui integralmente riportate e a tutte le disposizioni impartite dagli Ufficiali di Gara.

E' previsto l'utilizzo della bandiera blue e rossa (doppia diagonale) esposta insieme ad un pannello recante il numero di gara del conduuttore del kart contrassegnato con lo stesso numero: indica al Conduuttore che sta per essere doppiato o che è stato doppiato e quindi deve rientrare ai box. Questa segnalazione è di esclusiva competenza del Direttore di Gara.

14. PARCO CHIUSO

14.1 L'accesso al parco chiuso è consentito esclusivamente al Conduuttore, al proprio kart, all'assistente meccanico in possesso di licenza ACI dichiarato nel modulo di iscrizione e nella Scheda di Verifica Tecnica.

14.2 Se, superata la 'linea di arrivo', il Commissario Tecnico e/o Addetto al Merito (Giudice di Fatto) indica che lo spoiler anteriore di uno o più kart non è nella corretta posizione (vedi RDSTk 2022 artt. 4.14, 4.14.1, 4.14.2, 4.14.3, 4.14.4 a/b/c/d/e/f/g ed allegati) è inflitta una penalità in tempo di 5" (cinque secondi) al Conduuttore interessato dal Collegio dei Commissari Sportivi (o il Giudice Unico).

Ai sensi degli artt. 215 Bis e 228 del RSN in vigore, tale penalità non è appellabile.

L'errato montaggio dello spoiler anteriore e/o l'alterazione del sistema di fissaggio dello stesso al telaio comporta il provvedimento dell'esclusione dalla gara.



Il tentativo di rimontaggio dello spoiler anteriore e/o di riposizionamento dello stesso al telaio comporta il provvedimento dell'esclusione dalla manifestazione e l'ammenda di 260,00 Euro (duecentosessanta/euro).

15. PASS

15.1 Ad ogni Conducente è assegnato un numero massimo di 4 pass.

- 1 pass Concorrente, nel caso il Concorrente non sia anche il Conducente;
- 1 pass Conducente;
- 1 pass Meccanico con licenza ACI di assistente meccanico, abilitato all'accesso al Parco Chiuso;
- 1 pass Meccanico con licenza ACI di assistente meccanico delegato dal Concorrente a rappresentarlo in sede di Verifica Tecnica motore;

16. PREMI

16.1 Per ogni evento e per ogni categoria sono assegnati i seguenti premi

Primo classificato	Trofeo
Secondo classificato	Coppa
Terzo classificato	Coppa

16.2 Ai Conducenti premiati è fatto obbligo di partecipare alla cerimonia di premiazione vestendo la tuta di gara correttamente indossata.

16.3 Il Regolamento Particolare di Gara di ogni evento può prevedere premi aggiuntivi.

17. REGOLAMENTO UFFICIALE

17.1 Il sistema punti di comportamento non è previsto (art. 33 - RDS Karting Regolamento Sportivo 2025).

17.2 Il Regolamento Particolare di Gara di ogni singola prova può prevedere disposizioni diverse rispetto al presente Regolamento Sportivo e Tecnico.

17.3 Il presente Regolamento è pubblicato in italiano ed inglese. In caso di controversie, prevarrà la versione italiana del presente Regolamento.

18. ALLEGATI

Allegato 1: calendario IAME Series



APPENDICE

REGOLAMENTO SPORTIVO IAME SERIES

IAME OPEN GAMES / IAME FINAL GAMES

(conforme a originale ACI Sport Approvazione n. 22/2025 in data 4 febbraio 2025 e loro successive modifiche ed integrazioni)

1. PREMESSA

1.1 Per quanto non espressamente indicato nella presente Appendice, si fa riferimento al Regolamento IAME Series e successive modifiche ed integrazioni che si intendono qui integralmente riportate.

2. PRINCIPI GENERALI

2.1 V.A.L.M. S.r.l. istituisce IAME OPEN GAMES e IAME FINAL GAMES, prove uniche su una o più giornate, riservate alle categorie X30 BABY, X30 U10, X30 Mini, X30 Junior, X30 Senior, X30 Master, S125J, S125S, S125M, KA100.

2.2 IAME OPEN GAMES E IAME FINAL GAMES attribuiscono un punteggio, utile ai fini della classifica della gara, che determina l'assegnazione dei premi finali.

2.3 IAME OPEN GAMES e IAME FINAL GAMES assegnano i titoli di Vincitore rispettivamente IAME OPEN GAMES e IAME FINAL GAMES di categoria.

2.4 La categoria X30 BABY non è ammessa a partecipare al punteggio utile ai fini della classifica finale.

3. MATERIALE AMMESSO A IAME OPEN GAMES e IAME FINAL GAMES

3.1 Categoria X30 BABY

Per la categoria X30 BABY è ammesso un massimo di un (1) motore e di un (1) telaio per Conduttore. Il controllo dei motori e del telaio è effettuato tramite Barcode forniti dal Promotore.

Il numero massimo di pneumatici ammesso per ogni prova, da Fase 1 a Fase 4, è di n. 2 anteriori e n. 2 posteriori 'Slick' e/o 'Rain'.

E' facoltà del Concorrente utilizzare pneumatici 'usati' purché vengano registrati.

3.2 Categorie X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S

Le categorie X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S sono riservate (a numero chiuso) ad un massimo di 36 conduttori per ogni prova e si svolgono con motori forniti e distribuiti tramite sorteggio dal Promotore. E' ammesso un massimo di un (1) motore e di un (1) telaio per Conduttore. Il controllo dei motori e del telaio è effettuato tramite Barcode forniti dal Promotore.

3.3 Categorie S125M, X30 JUNIOR, X30 SENIOR, KA100

Per le categorie S125M, X30 JUNIOR, X30 SENIOR, KA100 sono ammessi un massimo di due (2) motori e di uno (1) telaio per Conduttore. Il controllo dei motori e dei telai sono effettuati tramite Barcode fornito dal Promotore.

3.4 Per le categorie X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S, S125M, X30 JUNIOR, X30 SENIOR, KA100 è obbligatorio utilizzare pneumatici 'Slick' nuovi, mai usati, dalle prove ufficiali di qualificazione.

3.5 Per le categorie X30 U10, X30 Mini il numero massimo di pneumatici ammesso è di n. 1 set e mezzo pneumatici 'Slick' (3 anteriori + 3 posteriori) per le prove ufficiali di qualificazione, manche eliminatorie, Super Crono, Fighter's Race e finale. Il Warm Up si intende libero ai fini dell'utilizzo degli pneumatici.

3.6 Per le categorie S125J, S125S, X30 JUNIOR, X30 SENIOR il numero massimo di pneumatici ammesso è di n. 2 set pneumatici 'Slick' (4 anteriori + 4 posteriori) per le prove ufficiali di qualificazione, manche eliminatorie, Super Crono, Fighter's Race e finale. Il Warm Up si intende libero ai fini dell'utilizzo degli pneumatici.

3.7 Per la categoria S125M è ammesso un numero pari ad 1 set pneumatici 'Slick' (2 anteriori + 2 posteriori) per le prove ufficiali di qualificazione, manche eliminatorie e finale. Il warm up si intende libero ai fini dell'utilizzo degli pneumatici.

3.8 Per le categorie X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S, X30 JUNIOR, X30 SENIOR il numero massimo di pneumatici ammesso è di n. 2 set pneumatici 'Wet' (4 anteriori + 4 posteriori) per le prove ufficiali di qualificazione, manche eliminatorie, Super Crono, Fighter's Race e finale. Il Warm Up si intende libero ai fini dell'utilizzo degli pneumatici.

3.9 Per la categoria S125M il numero massimo di pneumatici ammesso è di n. 2 set pneumatici 'Wet' (4 anteriori + 4 posteriori) per le prove ufficiali di qualificazione, manche eliminatorie e finale. Il Warm Up si intende libero ai fini dell'utilizzo degli pneumatici.



4. DOMANDE D'ISCRIZIONE - QUOTE D'ISCRIZIONE

4.1 L'iscrizione a IAME OPEN GAMES/IAME FINAL GAMES, è riservata ai Concorrenti/Conduttori partecipanti, in applicazione delle disposizioni del presente Articolo 4.

4.2 Iscrizione a IAME OPEN GAMES

La domanda d'iscrizione deve essere effettuata compilando l'apposito modulo, allegando i documenti richiesti, inviando tramite mail: racing@valmsrl.com, che devono pervenire all'organizzatore entro Lunedì 3 marzo 2025, accompagnati dalla copia del bonifico dalla tassa di iscrizione:

**X30 U10, X30 MINI, X30 Junior, X30 Senior, S125J, S125S
X30 MASTER, S125M, KA100**

Euro 320,00 + Iva

Euro 270,00 + Iva

La tassa di iscrizione è comprensiva del contributo di smaltimento rifiuti, dei servizi Web e della distribuzione classifiche.

4.2.1 Le domande di iscrizione pervenute oltre i termini indicati (Lunedì 3 marzo 2025) sono maggiorate del 20%.

4.2.2 Iscrizione a IAME FINAL GAMES

La domanda d'iscrizione deve essere compilando l'apposito modulo, allegando i documenti richiesti, inviando tramite mail: racing@valmsrl.com, che devono pervenire all'organizzatore entro Lunedì 3 novembre 2025, accompagnati dalla copia del bonifico della tassa di iscrizione di:

**X30 BABY (Sabato e Domenica)
X30 U10, X30 MINI
S125J, S125S
X30 Junior, X30 Senior
S125M, KA100**

Euro 90,00

Euro 920,00 + Iva*

Euro 1200,00 + Iva**

Euro 710,00 + Iva***

Euro 386,00 + Iva****

**La tassa di iscrizione comprende: due (2) giorni di manifestazione, un (1) motore a noleggio, un voucher per un (1) set e mezzo (1/2) pneumatici Slick per la gara ed il contributo smaltimento rifiuti.*

***La tassa di iscrizione comprende: due (2) giorni di manifestazione, un (1) motore a noleggio, un voucher per due (2) set pneumatici Slick per la gara ed il contributo smaltimento rifiuti.*

****La tassa di iscrizione comprende: due (2) giorni di manifestazione, un voucher per due (2) set pneumatici Slick per la gara ed il contributo smaltimento rifiuti.*

*****La tassa di iscrizione comprende: due (2) giorni di manifestazione, un voucher per un (1) set pneumatici Slick per la gara ed il contributo smaltimento rifiuti.*

4.2.3 Le domande di iscrizione pervenute oltre i termini indicati (Lunedì 3 novembre 2025) sono maggiorate del 20%.

4.2.4 A seguito dell'iscrizione, la mancata partecipazione alla gara non dà diritto ad alcun rimborso, parziale o totale, della tassa d'iscrizione versata.

5. ARTICOLAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE IAME OPEN GAMES/IAME FINAL GAMES

5.1 Categoria X30 BABY

La manifestazione si articola come previsto dal RDSK Attività Pre-Agonistica Baby Kart 2025. Per la categoria X30 BABY la capienza della pista, stabilita dal Certificato di Omologazione, è ridotta del 50%.

5.2 Categorie X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S, X30 JUNIOR, X30 SENIOR

5.2.1 Prove Libere Ufficiali

Durante le prove libere, è facoltà del Direttore di Gara ammettere contemporaneamente in pista un numero di Kart non superiore al 25% della capienza massima prevista dall'omologa del tracciato e comunque nelle piste permanenti di grado A la capienza massima consentita è di 45 kart.



5.2.2 Prove Ufficiali di Qualificazione

Per ogni categoria è prevista una sessione di prove di qualificazione di 6' (sei minuti) e minimo 3 giri. I Conduuttori che hanno superato le verifiche devono effettuare le prove libere ufficiali per prendere parte alle prove di qualificazione e, se necessario, sono divisi dai Commissari Sportivi in due o tre serie. In ogni turno è ammesso contemporaneamente in pista un numero di Conduuttori non superiore alla capienza della stessa.

Ogni Conduuttore sceglie quando partire nel proprio turno ed è considerata valida la partenza se il Conduuttore ha superato la linea di non ritorno tracciata all'uscita della pre-griglia; il giro è considerato valido se è completato. Il tempo di qualificazione valido è il migliore acquisito nell'ambito del proprio turno di prove. In caso di ex-aequo si prende il 2° miglior tempo e così via.

La classifica finale delle prove di qualificazione è determinata nel seguente modo:

- In caso di una sola serie la griglia è determinata dalla classifica delle prove di qualificazione, realizzata secondo l'ordine crescente del miglior tempo sul giro realizzato da ogni Conduuttore.

- In caso di due o più serie la classifica è così determinata: (caso di due serie) il 1° posto va al primo classificato della 1ª serie (tempo più veloce in generale); il 2° posto va al primo classificato della 2ª serie; il 3° posto va al secondo classificato della 1ª serie; il 4° posto va al secondo classificato della 2ª serie; il 5° posto va al terzo classificato della 1ª serie; e così via. Al Conduuttore, che non ha effettuato il minimo dei giri previsti e/o non ha nessun tempo valido, gli viene assegnata l'ultima posizione in classifica. Nel caso di più Conduuttori che non hanno effettuato il minimo dei giri previsti e/o senza tempo valido, le posizioni sono determinate per sorteggio.

Ai meccanici non è consentito aiutare i loro Conduuttori se gli stessi hanno superato la linea di non ritorno tracciata all'uscita della pre-griglia. Nessun Conduuttore può lasciare l'Area Riparazioni senza l'autorizzazione dei Commissari di Percorso. In caso di accorpamento di due o più categorie lo schieramento segue l'ordine crescente dei migliori tempi realizzati in ogni singola categoria. Il miglior tempo assoluto determina la categoria prima classificata e a seguire, sempre in ordine crescente, si schiera la categoria seconda classificata, e così via, sempre seguendo l'ordine crescente della categoria più veloce.

5.2.3 Manches di qualificazione

Le manches di qualificazione si disputano:

a) Numero dei verificati pari o inferiore alla capienza della pista

I Conduuttori disputano due manches di qualificazione. L'ordine di partenza della prima manche è stabilito dalla classifica dopo le prove ufficiali di qualificazione. L'ordine di partenza della seconda manche è stabilito in base all'ordine di arrivo della prima manche. A ciascuna manche, al termine delle quali i Conduuttori sono classificati secondo il numero di giri effettuati, sono attribuite le seguenti penalità:

0 al 1° classificato;

2 al 2° classificato;

3 al 3° classificato;

e così via con progressione crescente di una penalità. Tutti i Conduuttori che dopo la partenza non hanno effettuato la totalità dei giri previsti ed anche se non hanno terminato le manches, devono essere classificati secondo il numero di giri realmente effettuati. Il Conduuttore che non prende la partenza in una delle manches (non importa per quale motivo) riceve un numero di penalità pari al numero dei Conduuttori partenti, più una. Il Conduuttore, al quale è stata esposta la bandiera nera o è stato escluso, riceve un numero di penalità pari al numero dei Conduuttori partenti, più due. In caso di ex-aequo di uno o più Conduuttori è discriminante il miglior tempo fatto registrare nelle prove ufficiali di qualificazione. I Conduuttori classificati dopo le manches di qualificazione sono ammessi allo svolgimento di Super Crono e Fighters' Race.

b) Numero di verificati superiore alla capienza della pista:

Dopo le prove ufficiali di qualificazione i Conduuttori devono essere suddivisi in gruppi (A, B, C, ecc.) tenendo conto della capienza della pista e del numero dei Conduuttori verificati (Conduuttori per gruppo pari al massimo alla metà della capienza della pista). I Conduuttori sono assegnati ai citati gruppi in base alla classifica delle prove ufficiali di qualificazione: ad esempio, in caso di 4 gruppi, il Conduuttore 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° - B contro C

2° - A contro D

3° - B contro D

4° - A contro C

5° - C contro D

6° - A contro B

L'ordine di partenza di ciascuna manche è sempre stabilito 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 Conducente che dopo la partenza non ha effettuato la totalità dei giri previsti, e/o non ha terminato le manches, deve essere classificato secondo il numero di giri realmente effettuati.

Il Conducente che non prende la partenza in una delle manches (non importa per quale motivo) riceve un numero di penalità pari al numero dei Conducenti partenti del gruppo A e B più 1 (A+B+1). Il Conducente, al quale è stata esposta la bandiera nera o è stato escluso, riceve un numero di penalità pari al numero dei Conducenti partenti del gruppo A e B più 2 (A+B+2).

Al termine delle manches di qualificazione viene redatta una classifica sommando tutte le penalità conseguite da ciascun Conducente. In caso di ex-aequo fra due o più Conducenti, è discriminante il miglior tempo fatto registrare nelle prove ufficiali di qualificazione. I Conducenti classificati dopo le manches di qualificazione sono ammessi allo svolgimento di Super Crono e Fighters' Race.

5.2.4 Super Crono

Nell'ambito di ogni categoria è prevista una sessione unica di 6' (sei minuti) e minimo 3 giri. I Conducenti, dopo le manches di qualificazione, prendono parte alla Super Crono e, se necessario, mediante sorteggio, sono divisi dai Commissari Sportivi in serie, ciascuna delle quali effettua la sessione prevista.

E' considerata valida la partenza se il Conducente ha superato la linea di non ritorno tracciata all'uscita della pre-griglia.

La classifica finale della Super Crono è determinata nel seguente modo: in base ai tempi fatti registrare da ogni Conducente.

Al Conducente, che non ha effettuato il minimo dei giri previsti e/o non ha nessun tempo valido, gli viene assegnata l'ultima posizione in classifica. Nel caso di più Conducenti che non hanno effettuato il minimo dei giri previsti e/o senza tempo valido, le posizioni sono determinate per sorteggio.

5.2.5 Fighters' Race

a) Numero partenti pari o inferiore alla capienza della pista

I Conducenti dopo la Super Crono sono ammessi a Fighters' Race. L'ordine di partenza è stabilito dalla classifica dopo la Super Crono. Al termine della Fighters' Race i Conducenti classificati sono attribuite le seguenti penalità:

0 al 1° classificato;
2 al 2° classificato;
3 al 3° classificato;

e così via con progressione crescente di una penalità. Tutti i Conducenti che dopo la partenza non hanno effettuato la totalità dei giri previsti, devono essere classificati secondo il numero di giri realmente effettuati. Il Conducente che non prende la partenza (non importa per quale motivo) riceve un numero di penalità pari al numero dei Conducenti partenti, più una. Il Conducente, al quale è stata esposta la bandiera nera o è stato escluso, riceve un numero di penalità pari al numero dei Conducenti partenti, più due. Al termine della Fighters' Race viene redatta una classifica sommando tutte le penalità conseguite da ciascun Conducente nelle manches di qualificazione e nella Fighters' Race. In caso di ex-aequo fra due o più Conducenti, lo spareggio deve essere fatto sulla base del miglior tempo realizzato nelle prove ufficiali di qualificazione. Tale classifica determina la griglia di partenza della Finale.

b) Numero di verificati superiore alla capienza della pista:

I Conducenti classificati dopo la Super Crono sono ammessi a Fighters' Race A, B, C e sono così distribuiti: il Conducente primo classificato parte in Fighters' Race A, il secondo in Fighters' Race B, il terzo in Fighters' Race C, il quarto in Fighters' Race A, il quinto in Fighters' Race B, il sesto in Fighters' Race C, e così via.

A ciascuna Fighters' Race, 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 Conducente che dopo la partenza non ha effettuato la totalità dei giri previsti, e/o non ha terminato la Fighters' Race, deve essere classificato secondo il numero di giri realmente effettuato.

Il Conducente che non prende la partenza nella Fighters' Race (non importa per quale motivo) riceve un numero di penalità pari al numero dei Conducenti partenti, più una. Il Conducente, al quale è stata esposta la bandiera nera o è stato escluso, riceve un numero di penalità pari al numero dei Conducenti partenti, più due.



Al termine delle Fighters' Race viene redatta una classifica sommando tutte le penalità conseguite da ciascun Conduttore nelle manches di qualificazione e nella Fighters' Race. In caso di ex-aequo fra due o più Conduttori, lo spareggio deve essere fatto sulla base del miglior tempo realizzato nelle prove ufficiali di qualificazione. Tale classifica determina la griglia di partenza della Finale.

5.2.6 Finale

Lo schieramento di partenza della Finale è determinato dalla somma delle penalità conseguite nelle manche di qualificazione e nelle Fighters' Race, fino alla concorrenza della capienza della pista.

5.3 Categorie S125M, KA100

5.3.1 Prove Libere Ufficiali

Durante le prove libere, è facoltà del Direttore di Gara ammettere contemporaneamente in pista un numero di Kart non superiore al 25% della capienza massima prevista dall'omologa del tracciato e comunque nelle piste permanenti di grado A la capienza massima consentita è di 45 kart.

5.3.2 Prove Ufficiali di Qualificazione

È prevista una sessione di prove ufficiali di qualificazione di 6' (sei minuti) e minimo 3 giri. I Conduttori che hanno superato le verifiche devono effettuare le prove libere ufficiali per prendere parte alle prove ufficiali di qualificazione. Al turno è ammesso contemporaneamente in pista un numero di Conduttori non superiore alla capienza della stessa. Ogni Conduttore sceglie quando partire nel proprio turno ed è considerata valida la partenza se il Conduttore ha superato la linea di non ritorno tracciata all'uscita della pre-griglia; il giro è considerato valido se è completato. Il tempo di qualificazione valido è il migliore acquisito nell'ambito del proprio turno di prove. In caso di ex-aequo si prende il 2° miglior tempo e così via.

Al Conduttore, che non ha effettuato il minimo dei giri previsti e/o non ha nessun tempo valido, gli viene assegnata l'ultima posizione in classifica. Nel caso di più Conduttori che non hanno effettuato il minimo dei giri previsti e/o senza tempo valido, le posizioni sono determinate per sorteggio. La classifica finale delle prove ufficiali di qualificazione è determinata dalla classifica realizzata secondo l'ordine crescente del miglior tempo sul giro realizzato da ogni Conduttore.

Ai meccanici non è consentito aiutare i loro Conduttori se gli stessi hanno superato la linea di non ritorno tracciata all'uscita della pre-griglia. Nessun Conduttore può lasciare l'Area Riparazioni senza l'autorizzazione dei Commissari di Percorso.

5.3.3 Manches di qualificazione

I Conduttori disputano 2 (due) manches di qualificazione. L'ordine di partenza della prima manche è stabilito dalla classifica dopo le prove ufficiali di qualificazione. L'ordine di partenza della seconda manche è stabilito in base all'ordine di arrivo della prima manche. A ciascuna manche, al termine delle quali i Conduttori sono classificati secondo il numero di giri effettuati, sono attribuite le seguenti penalità:

0 al 1° classificato;

2 al 2° classificato;

3 al 3° classificato;

e così via con progressione crescente di una penalità. Tutti i Conduttori che dopo la partenza non hanno effettuato la totalità dei giri previsti ed anche se non hanno terminato le manches, devono essere classificati secondo il numero di giri realmente effettuati. Il Conduttore che non prende la partenza in una delle manches (non importa per quale motivo) riceve un numero di penalità pari al numero dei Conduttori partenti, più una. Il Conduttore, al quale è stata esposta la bandiera nera o è stato escluso, riceve un numero di penalità pari al numero dei Conduttori partenti, più due. In caso di ex-aequo di uno o più Conduttori è discriminante il miglior tempo fatto registrare nelle prove ufficiali di qualificazione. I Conduttori classificati dopo le manches di qualificazione, sono ammessi alla Finale.

5.3.4 Finale

Lo schieramento di partenza della Finale è determinato dalla classifica generale dopo le manches di qualificazione.

5.4 L'articolazione della gara, così come il numero di minuti della stessa, più n. 1 giro, sono stabiliti dal Regolamento Particolare di Gara.



APPENDICE

REGOLAMENTO SPORTIVO IAME Series 2025

CATEGORIA X30 BABY

(conforme a originale ACI Sport Approvazione n. 22/2025 in data 4 febbraio 2025 e loro successive modifiche ed integrazioni)

REGOLAMENTO DI SETTORE KARTING – ATTIVITA' PRE-AGONISTICA "BABY KART"

Premessa

L'attività pre-agonistica ACI Karting, denominata "Baby Kart" rappresenta lo spazio federale riservato ai giovani conduttori dai 6 anni compiuti agli 8 anni non compiuti che, con l'ausilio dei genitori e dei formatori ACI Sport, desiderano avvicinarsi al mondo dello sport ed apprendere le sue regole fondamentali, i comportamenti corretti da tenere e le basi tecniche della guida sportiva.

Questo primo approccio alla pista costituisce un momento formativo importante per passare eventualmente, con il possesso della licenza prescritta ed in ogni caso non prima del compimento degli 8 anni, alle categorie agonistiche previste nel RDS Karting.

Su richiesta, trattandosi di manifestazione didattica e non competitiva, possono partecipare a questo format anche i maggiori di 8 anni fino a 9 anni compiuti, purché in possesso della licenza richiesta o superiore.

I kart utilizzati devono avere prestazioni non superiori alla categoria agonistica prevista nel RDS Karting. A tal fine ACI Sport adotta le norme tecniche necessarie.

I kart utilizzati devono essere tecnicamente conformi al Regolamento Tecnico 2025 approvato da ACI Sport per la categoria Entry Level/Baby Kart. A tal fine ACI Sport adotta le norme tecniche necessarie per adattare i kart alle esigenze dei bambini di quella fascia di età. L'attività "Baby Kart" si svolge di norma nell'ambito di manifestazioni karting regolarmente iscritte al Calendario Sportivo Nazionale.

Fermo restando il carattere pre-agonistico dell'attività "Baby Kart" (comunque siano denominate le categorie ammesse) nelle manifestazioni si applicano, a fini formativi, le disposizioni del Regolamento di Settore Sportivo Karting, con eccezione di quanto di seguito riportato.

1. REGOLAMENTO SPORTIVO

1.1 Concorrenti e conduttori – Licenze

Possono partecipare all'attività pre-agonistica "Baby Kart" oggetto della presente norma esclusivamente i Conduttori dai 6 anni compiuti agli 8 anni compiuti. Per essere ammessi i Conduttori devono essere in possesso della licenza Nazionale ACI Sport Karting "Baby", che è rilasciata ai Conduttori abilitati dalla Scuola Federale di Pilotaggio ACI Sport tramite il rilascio di apposito tesserino di Abilitazione (di colore rosso) che deve essere presentato in originale agli Uffici Sportivi di Aci Locali per il primo rilascio di detta licenza. Alle manifestazioni dell'attività "Baby Kart" possono essere ammessi anche i Conduttori maggiori di 8 anni fino a 9 anni non compiuti, purché in possesso della licenza richiesta o superiore.

Per essere ammessi alla frequenza del corso abilitante ed ottenere il successivo rilascio della licenza Nazionale "Baby" l'interessato deve essere in possesso del certificato di idoneità sportiva non agonistica.

E' vietato il rilascio di licenza di grado superiore (MINI) e la partecipazione ad attività agonistica prima di aver compiuto l'età di 8 anni. L'eventuale possesso del certificato di idoneità sportiva agonistica rilasciato da medico Sportivo tesserato FMSI, non autorizza in ogni caso alla partecipazione ad attività agonistica.

La documentata partecipazione alle manifestazioni pre-agonistiche "Baby Kart" permette di ottenere, a richiesta, la successiva licenza agonistica al compimento degli 8 anni, in luogo dei 9 anni normalmente previsti, così come più specificamente riportato nella norma "Licenze" (RDSSk art. 4).

1.2 Piste

La capienza è pari al 50% di quella indicata in sede di omologazione della pista. In caso di un numero superiore di iscritti si devono svolgere un maggior numero di sessioni.

1.3 Ufficiali di gara

Ai fini formativi e per garantire le migliori misure di sicurezza, le manifestazioni dell'attività "Baby Kart" devono essere svolte sotto il controllo di un Direttore di Gara e di personale di pista adeguato.

1.4 Iscrizioni alle manifestazioni – Tasse di iscrizione

Gli organizzatori possono stabilire una tassa di iscrizione alle manifestazioni – comprensiva di IVA – che per ogni partecipante non può essere superiore ad Euro 45,00



1.5 Verifiche ante-manifestazione

Con il fine educativo di familiarizzare con le procedure tipiche delle gare, anche all'attività "Baby Kart" si applicano le procedure di controllo ante gara e post gara proprie delle manifestazioni agonistiche:

In particolare in ogni manifestazione sono contingentati e sottoposti a controllo:

- Telai: max n. 1
- Motori: max n. 1
- Pneumatici (slick e rain): max n. 1 treno per tipo

Il numero di telaio e motore consentiti è controllato mediante "punzonatura".

1.6 Manifestazioni

Le manifestazioni dell'attività "Baby Kart" (manifestazioni in linea) devono impegnare una sola giornata, con un format volto a far prendere confidenza con le varie procedure, le segnalazioni e le problematiche che i Conduuttori devono affrontare nel momento in cui sono ammessi alle gare al compimento degli 8 anni e con il possesso di licenza agonistica.

Gli orari delle varie fasi sono indicati nel programma della manifestazione.

Le varie fasi devono svolgersi sempre con i relativi schieramenti esclusivamente dedicati alla categoria Baby Kart; è quindi vietato raggruppare la categoria Baby Kart con categorie agonistiche.

A. Fase 1: Giri liberi di conoscenza percorso, max. 10 minuti;

B. Fase 2: Sessione giri cronometrati individuali, max. 10 minuti;

C. Fase 3: Prima Sessione in gruppo. Percorrenza massima 10 km. L'ordine di partenza è stabilito mediante sorteggio con partenza lanciata in fila indiana tramite uso del semaforo o della bandiera verde. La sessione ha inizio nel momento in cui il primo Conduuttore sorteggiato supera la linea di partenza. La bandiera a scacchi viene sventolata al primo Conduuttore che transita sulla linea di arrivo dopo aver percorso il numero di giri previsto.

D. Fase 4: Seconda sessione in gruppo. L'ordine di partenza è stabilito mediante un nuovo sorteggio. La percorrenza e la procedura della sessione sono le medesime di Fase 3.

E. Fase 5: Cerimonia di fine manifestazione: tutti i bambini a fine giornata riceveranno un riconoscimento (diploma, medaglia, altro) per la partecipazione all'evento

1.7 Documentazione

1.7.1 Documentazione per l'analisi della partecipazione

E' vietato compilare e/o pubblicare la classifica generale e di schieramento di partenza redatta in base ai tempi effettuati.

A ciascun genitore in possesso di licenza di Concorrente, è consegnato un documento (foglio dei cronologici del proprio Conduuttore fornito dal servizio cronometraggio) utile a verificare l'apprendimento del piccolo partecipante.

Documenti cumulativi dei cronologici dei Conduuttori sono vietati.

1.8 Reclami ed Appelli

Non sono ammessi reclami e ricorsi in appello, trattandosi di attività pre-agonistica il cui unico scopo è propedeutico, ovvero l'introduzione alla disciplina sportiva ACI Karting attraverso l'apprendimento delle regole fondamentali, dei comportamenti corretti e delle basi tecniche della guida sportiva.

Art. 1.9 Regolamento Tecnico

Per ogni questione attinente alla regolamentazione tecnica si fa riferimento al Regolamento Tecnico 2025 approvato da ACI Sport.

**CRONOLOGIA MODIFICHE:**

ARTICOLO MODIFICATO	ARGOMENTO	DATA APPROVAZIONE
REGOLAMENTO TECNICO IAME Series 2025		
Art. 2 VERIFICHE TECNICHE ANTEGARA E POST GARA	Inserimento Categoria X30 BABY: Art. 2.2;	01/07/2025
Art. 2 VERIFICHE TECNICHE ANTEGARA E POST GARA	Inserimento IAME FINAL GAMES: Art. 2.7 e ss	11/10/2025
Art. 5 CARBURATORE, LUBRIFICANTE, SERBATOIO	Inserimento Categoria X30 BABY: Art. 5.4;	01/07/2025
Art. 6 PNEUMATICI	Inserimento Categoria X30 BABY: Art. 6;	01/07/2025
Art. 7 ALLEGATI	Inserimento Scheda Tecnica 398E_IAME X30 WATERSWIFT 60 RL - ENTRY LEVEL - 2025	01/07/2025
REGOLAMENTO TECNICO X30 BABY - X30 U10 - X3 MINI		
Art. 14 IMPIANTO DI SCARICO E SILENZIATORE	Modifica Categoria X30 U10: Art. 14.3;	22/04/2025
Art. 3 MOTORE	Inserimento Categoria X30 BABY: Art. 3.8;	01/07/2025
Art. 9 CARBURATORE	Inserimento Categoria X30 BABY: Art. 9.2;	01/07/2025
Art. 11 TRASMISSIONE	Inserimento Categoria X30 BABY: Art. 11.11;	01/07/2025
Art. 14 IMPIANTO DI SCARICO E SILENZIATORE	Inserimento Categoria X30 BABY: Art. 14.3;	01/07/2025



REGOLAMENTO TECNICO IAME SERIES

(conforme a originale ACI Sport Approvazione n. 22/2025 in data 4 febbraio 2025 e loro successive modifiche ed integrazioni)

1. GENERALE

Per quanto non espressamente indicato nel presente Regolamento Tecnico IAME Series, si fa riferimento al RDS Karting Regolamento Tecnico 2025 che si intende qui integralmente riportato.

Sono ammessi inoltre telai e relative carrozzerie di scaduta omologazione per tutte le categorie previste nel TdM con riferimento al RDS Karting Regolamento Tecnico 2022.

2. VERIFICHE TECNICHE ANTEGARA E POST GARA

2.1 IAME SERIES ITALY RACING FORMULA

Le verifiche tecniche sono effettuate dai Commissari Tecnici nominati dalla Federazione ACI.

2.2 Categorie X30 BABY

Ad ogni prova della categoria X30 BABY è ammesso un massimo di un (1) motore e di un (1) telaio per Conducente.

2.3 Categorie X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S

Le categorie X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S sono riservate (a numero chiuso) ad un massimo di 36 conduttori per ogni prova e si svolgono con motori forniti e distribuiti tramite sorteggio dal Promotore.

Ad ogni prova è ammesso un massimo di un (1) motore e di un (1) telaio per Conducente.

2.4 Categorie S125M, X30 JUNIOR, X30 SENIOR, KA100

Ad ogni prova per le categorie S125M, X30 Junior, X30 Senior, KA100, è ammesso un massimo di due (2) motori e di un (1) telaio per Conducente.

2.5 E' possibile punzonare un secondo telaio, esclusivamente nel caso in cui il telaio precedentemente punzonato, sia danneggiato e non riparabile.

Il Concorrente/Conducente, prima di uscire dal "Parco Assistenza Arrivo", dopo la fine delle prove ufficiali di qualificazione, manche di qualificazione, pre-finale, deve informare e far verificare lo stato attuale del telaio da parte del Delegato Tecnico ACI il quale comunica, ai Commissari Sportivi, l'esito dell'accertamento richiedendo, nel caso, l'autorizzazione per la sostituzione del telaio danneggiato.

Il telaio sostituito deve essere della stessa Marca e modello rispetto a quello precedentemente punzonato nella medesima manifestazione.

Le verifiche tecniche ante gara dei motori e del telaio sono effettuate tramite Barcode forniti dal Promotore.

In qualunque momento della manifestazione possono essere effettuati controlli sulla regolarità tecnica del materiale e la punzonatura.

2.6 IAME OPEN GAMES

Le verifiche tecniche ed i controlli dei motori sono effettuate dai Commissari Tecnici nominati dalla Federazione ACI.

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

E' possibile punzonare un secondo telaio, esclusivamente nel caso in cui il telaio precedentemente punzonato, sia danneggiato e non riparabile.

Il Concorrente/Conducente, prima di uscire dal "Parco Assistenza Arrivo", dopo la fine delle prove ufficiali di qualificazione, manche di qualificazione, pre-finale, deve informare e far verificare lo stato attuale del telaio da parte del Delegato Tecnico ACI il quale comunica, ai Commissari Sportivi, l'esito dell'accertamento richiedendo, nel caso, l'autorizzazione per la sostituzione del telaio danneggiato.

Il telaio sostituito deve essere della stessa Marca e modello rispetto a quello precedentemente punzonato nella medesima manifestazione.

Le verifiche tecniche antegara dei motori e del telaio sono effettuate tramite Barcode forniti dal Promotore.

In qualunque momento della manifestazione possono essere effettuati controlli sulla regolarità tecnica del materiale punzonato in condizione di gara.



2.7 IAME FINAL GAMES

2.8 Categorie X30 BABY

La categoria X30 BABY è ammesso un massimo di un (1) motore e di un (1) telaio per Conduuttore.

2.9 Categorie X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S

Le categorie X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S sono riservate (a numero chiuso) ad un massimo di 36 conduttori e si svolgono con motori forniti e distribuiti tramite sorteggio dal Promotore.

E' ammesso un massimo di un (1) motore e di un (1) telaio per Conduuttore.

2.10 Categorie S125M, X30 JUNIOR, X30 SENIOR, KA100

Per le categorie S125M, X30 Junior, X30 Senior, KA100, è ammesso un massimo di due (2) motori e di un (1) telaio per Conduuttore.

2.11 È possibile punzonare un secondo telaio, esclusivamente nel caso in cui il telaio precedentemente punzonato, sia danneggiato e non riparabile.

Il Concorrente/Conduuttore, prima di uscire dal "Parco Assistenza Arrivo", dopo la fine delle prove ufficiali di qualificazione, manche di qualificazione, Super Crono, Fighters' Race, pre-finale, deve informare e far verificare lo stato attuale del telaio da parte del Delegato Tecnico ACI il quale comunica, ai Commissari Sportivi, l'esito dell'accertamento richiedendo, nel caso, l'autorizzazione per la sostituzione del telaio danneggiato.

Il telaio sostituito deve essere della stessa Marca e modello rispetto a quello precedentemente punzonato nella medesima manifestazione.

Le verifiche tecniche ante gara dei motori e del telaio sono effettuate tramite Barcode forniti dal Promotore.

In qualunque momento della manifestazione possono essere effettuati controlli sulla regolarità tecnica del materiale e la punzonatura.

2.12 La Scheda Tecnica Motore è il documento di riferimento per i controlli dello stesso.

2.13 In caso del perdurare di dubbi circa la totale originalità e conformità di un particolare, l'elemento probante è la comparazione con il medesimo particolare appartenente al motore campione, messo a disposizione dal Promotore.

2.14 Nell'arco dell'intera manifestazione, su autorizzazione dei Commissari Sportivi, i Commissari Tecnici, possono sostituire qualsiasi parte o accessorio del motore, nonché il motore stesso del kart del Concorrente, con parti/accessori corrispondenti e motori di proprietà del Promotore. Il Promotore, pur garantendo la perfetta efficienza e funzionamento del materiale fornito in sostituzione, non può in nessun caso essere ritenuto responsabile di un eventuale malfunzionamento verificatosi in seguito alla sostituzione.

2.15 I Commissari Sportivi possono, anche d'ufficio, disporre verifiche tecniche che comportino il successivo inutilizzo del particolare verificato. In caso di conformità il particolare è rimborsato dal Promotore al Concorrente. Non è previsto alcun rimborso nel caso in cui i controlli rivelassero che il particolare non è originale.

2.16 In occasione della gara e per i controlli tecnici del solo motore, è ammessa l'eventuale presenza di un consulente IAME di supporto al Delegato Tecnico ACI. Il controllo del telaio e di altri particolari è competenza dei Commissari Tecnici designati da ACI. Le procedure di verifica tecnica del motore e/o di ogni altro particolare sono eseguite esclusivamente da Commissari Tecnici designati da ACI per la manifestazione, nel rispetto del RDS Karting Regolamento Tecnico 2025; per eventuali reclami e / o appelli si rimanda a quanto indicato da RSN ACI Sport e RDS Sportivo Karting 2025.

2.17 In casi specifici, il Collegio dei Commissari Sportivi può disporre il differimento delle verifiche tecniche presso la sede del Costruttore, con costi di trasporto a carico del Promotore, in caso di materiale conforme, oppure con spese a carico del Concorrente interessato in caso di materiale non conforme.

È obbligo del Promotore provvedere al recapito, presso la sede del Costruttore, del/i particolare/i accuratamente sigillato/i ed accompagnato/i dal verbale dei Commissari Sportivi.

Nella sede indicata dai Commissari Sportivi, il/i particolare/i deve/devono essere controllato/i alla presenza del Concorrente e del Delegato Tecnico della manifestazione, il quale deve redigere il verbale di verifica da inviare al Presidente del Collegio dei Commissari Sportivi.



3. RECLAMI

Come previsto da RSN ACI Sport e RDS Sportivo Karting 2025.

4. MODIFICHE AL REGOLAMENTO

Allo scopo di garantire il corretto svolgimento di IAME Series e/o in caso di forza maggiore, previa autorizzazione di ACI Sport, il Promotore si riserva il diritto di modificare il presente Regolamento Tecnico.

5. CARBURANTE, LUBRIFICANTE, SERBATOIO

5.1 Sono ammessi esclusivamente i carburanti comunemente in vendita presso le stazioni di rifornimento. La scelta del distributore per la fornitura obbligatoria del carburante così come il numero di RON, vengono indicati dall'Organizzatore dell'evento e riportati nei singoli Regolamenti Particolari di Gara.

5.2 Il carburante non deve contenere nessun altro additivo al di fuori del lubrificante.

5.3 Lubrificante: Wlodoil K2-T (registrato CIK/FIA Karting)

5.4 Il serbatoio deve essere del tipo estraibile ed avere una capacità minima di 8 litri (3 litri per X30 BABY/X30 U10/X30 MINI).

5.5 È obbligatorio l'uso del serbatoio di recupero sfiati impianto di raffreddamento e serbatoio benzina.

6. PNEUMATICI

X30 Baby/X30 U10/X30 Mini

Ant.

Post.

X30 Junior/S125J/KA100

Ant.

Post.

X30 Senior/X30 Master/S125S/S125M

Ant.

Post.

Slick

KOMET K1D-M 10 x 4.00-5

KOMET K1D-M 11 x 5.00-5

KOMET K3H 10 x 4,60-5

KOMET K3H 11 x 7,10-5

KOMET K3M 10 x 4,60-5

KOMET K3M 11 x 7,10-5

Wet

KOMET K1D-W 10 x 4.00-5

KOMET K1D-W 11 x 5.00-5

KOMET K3W 10 x 4,20-5

KOMET K3W 11 x 6,00-5

KOMET K3W 10 x 4,20-5

KOMET K3W 11 x 6,00-5

6.2 Strumento di Controllo Pneumatici

Lo strumento di Controllo MiniRAE Lite «RAE Systems Inc. (USA) viene utilizzato a partire dalle prove cronometrate, fino alla fase finale della manifestazione. Il controllo viene effettuato all'ingresso del parco partenza, la misurazione del pneumatico non può superare il valore di 15 ppm. Se tale valore viene superato, al Conducente non è consentito l'accesso al parco partenza ed il Delegato Tecnico deve predisporre un verbale da presentare ai Commissari Sportivi nominati da ACI Sport per la gara.

7. ALLEGATI

I seguenti allegati costituiscono parte integrante del presente regolamento:

- 1 - Scheda Tecnica 398E IAME X30 WATERSWIFT 60cc EL
- 2 - Scheda Tecnica 364I IAME X30 WATERSWIFT 60cc
- 3 - Scheda Tecnica 254Z IAME X30 125cc
- 4 - Scheda Tecnica 348D Carburatore Tillotson HW27A
- 5 - Scheda Tecnica 401D IAME Reedjet 100cc
- 6 - Scheda Tecnica 409B IAME S125 125cc
- 7 - Scheda Tecnica 410 Carburatore Tillotson HW50A
- 8 - Procedura di controllo distribuzione

8. REGOLAMENTO UFFICIALE

Il presente Regolamento è pubblicato in italiano ed inglese. In caso di controversie, prevarrà la versione italiana del presente Regolamento.



REGOLAMENTO TECNICO X30 BABY - X30 U10 - X30 MINI

1. TELAI AUTORIZZATI

Sono ammessi solo i telai omologati per la categoria Mini, secondo le norme ACI Sport e/o FIA Karting, proposti a catalogo da parte dei Costruttori, sia con omologa in corso di validità che scaduta. Se si utilizza il telaio con omologazione CIK-FIA Mini Gr.3, tutti i componenti del telaio, carrozzerie, protezione posteriore, impianto frenante, devono avere la stessa omologazione CIK-FIA.

2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

2.1 Telai convenzionali secondo le norme ACI Sport/FIA Karting, con omologazione per la categoria MINI in corso di validità o scaduta.

2.2 Frontalino, carrozzerie laterali, spoiler anteriore e paraurti posteriore, con omologa ACI Sport/CIK/FIA Karting in corso di validità o scaduta.

2.3 Sistema di fissaggio carenatura anteriore come da RDS Karting Regolamento Tecnico 2025 art. 4.14.1, 4.14.2.

3. MOTORE

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

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

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

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

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

3.6 Eventuali incertezze relative a misure non riportate all'interno delle schede tecniche del motore o nel presente regolamento, possono essere risolte tramite la comparazione con il medesimo particolare campione, a disposizione del Promotore, e rispettando le prescrizioni sulle tolleranze come da norme FIA Karting.

3.7 Tutte le dime riportate all'interno delle schede tecniche dei motori e a disposizione dei Commissari Tecnici, sono da ritenersi strumenti validi e certificati dal Costruttore al fine di determinare la conformità del particolare per il cui controllo sono preposte.

3.8 Tavola dei Diagrammi:

Rif. Scheda Tecnica del motore X30 WaterSwift 60cc EL (X30 BABY)

Rif. Scheda Tecnica del motore X30 WaterSwift 60cc (X30 U10 – X30 MINI)



4. TESTATA

4.1 La testata deve essere obbligatoriamente originale.

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

4.3 Lo squish deve essere misurato sul motore in condizioni di gara. Il filo di stagno utilizzato per misurare lo squish deve avere un diametro di 1,5 mm. La dima originale IAME cod. 10215 è il riferimento per verificare il profilo della testata.

5. CILINDRO

5.1 Sono ammessi solo cilindri originali provvisti di spina bloccaggio canna e marcatura.

5.2 Non sono ammesse lavorazioni quali lucidatura, sabbatura, rifilatura o qualsiasi altra modifica. È ammessa solo l'alesatura/lappatura della canna. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali.

5.3 La modifica del diagramma è consentita solo con la sostituzione della guarnizione di base cilindro. Il numero di guarnizioni base cilindro non è limitato. Guarnizioni originali.

5.4 Non sono ammesse guarnizioni tra cilindro e testa. Oltre alla misura degli angoli di apertura, la dima originale IAME cod. ATT-005 è il riferimento per verificare la distanza del bordo superiore delle luci dal piano appoggio testa.

5.5 Schermatura termica cilindro ammessa, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

5.6 A partire dal motore con n. di matricola 011150, possono essere utilizzati solo i cilindri provvisti delle marcature come indicato nella scheda tecnica di riferimento.

6. BASAMENTO, ALBERO MOTORE, ASSE D'ACCOPIAMENTO, BIELLA

6.1 Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

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

6.3 Anelli di tenuta montati come in origine, lato cavo interno basamento.

7. CUSCINETTI

7.1 I cuscinetti possono essere sostituiti solo con altri strettamente d'origine: cuscinetti dell'albero motore cod. IAME 10400-D (6204 C4).

7.2 I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati.

7.3 Sono ammessi solo cuscinetti con anelli e corpi volventi in acciaio.

7.4 I cuscinetti che non riportano il numero di classificazione corretto, chiaramente visibile, conforme a quanto descritto nel regolamento, sono espressamente vietati.

7.5 I cuscinetti devono essere montati con le sfere visibili dall'interno del carter.

7.6 Al fine di ottenere il gioco assiale corretto, è consentito l'uso di distanziali dietro i cuscinetti.



7.7 Tutti i particolari interni del motore devono essere di origine del Costruttore, nello stesso numero previsto dal Costruttore e montati nella posizione prescritta.

8. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO

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

9. CARBURATORE

9.1 È ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore fornito con il motore nella sua configurazione originale, (stessa marca, stesso modello, stessa referenza), per la categoria:

9.2 X30 BABY: Tillotson HW-47A

9.3 X30 MINI U10 – X30 MINI: Tillotson HW-31A

9.4 Sono autorizzati unicamente gli accessori originali consegnati con il carburatore e indicati sulla scheda tecnica.

9.5 La molla della valvola spillo è libera.

9.6 La posizione del carburatore è libera (ovvero con la pompa della benzina posizionata verso l'alto o verso il basso).

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

10. SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

10.1 Il silenziatore d'aspirazione deve essere quello fornito in origine con il motore (stessa marca, stesso modello, stesso riferimento), ovvero IAME mod. MINI SWIFT omologa CSAI 01/SA/14. Il tubo di aspirazione deve avere un diametro interno di 23mm max. Esternamente per protezione, griglie, tegoli di protezione sono facoltativi.

10.2 Il raccordo in gomma che collega il silenziatore d'aspirazione al carburatore deve essere obbligatoriamente montato e conforme a quanto descritto nella fiche di omologazione. L'elemento filtrante in spugna, se utilizzato, deve presentarsi integro.

10.3 Sono vietati tutti i sistemi di iniezione e/o polverizzazione di qualunque tipo.

11. TRASMISSIONE

11.1 Il motore è dotato di un sistema di trasmissione del tipo frizione centrifuga a secco.

11.2 Tutti gli interventi volti ad estendere lo slittamento della frizione oltre il regime massimo di attacco indicato sono espressamente vietati.

11.3 Il trascinamento della frizione deve iniziare a max. 4.500 giri/minuto, provocando l'avanzamento del kart con il conduttore a bordo e in assetto da competizione.

11.4 Il trascinamento completo della frizione deve avvenire a max. 6.500 giri/minuto in qualsiasi condizione.

11.5 La verifica di tale valore può essere effettuata con strumenti predisposti a tale scopo.

11.6 Ogni Concorrente/Conduttore è ritenuto responsabile del buono stato del materiale d'attrito sul rotore della frizione, nonché della pulizia delle parti soggette ad attrito.

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

11.8 Può essere usato il sistema di controllo della frizione UniLog di produzione Unipro, in tal caso il Concorrente/Conduttore deve essere provvisto del kit cavi/supporti mentre lo strumento è fornito in uso dal Promotore.



11.9 Sono ammessi esclusivamente i pignoni originali IAME Z10/Z11.

11.10 Alle prove della IAME Series Italy Racing Formula è ammesso unicamente l'utilizzo del pignone Z11.

11.11 Per la categoria X30 BABY obbligo dell'utilizzo di corone da minimo 80 denti ad un massimo di 84 denti.

12. ACCENSIONE

12.1 È ammessa soltanto l'accensione d'origine, senza modifica alcuna, ovvero l'accensione SELETTTRA cod. IAME A-61951 e bobina cod. IAME A-61955.

12.2 Tutto l'impianto d'accensione deve restare strettamente d'origine.

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

13. CANDELA E PIPETTA CANDELA

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

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

13.3 Pipetta candela originale, come consegnata con il motore cod. IAME 10544 (PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm).

14. IMPIANTO DI SCARICO E SILENZIATORE

14.1 La marmitta d'origine montata sul motore deve essere conforme alla scheda tecnica del motore, senza modifica alcuna nella struttura (materiale magnetico) o nelle dimensioni.

14.2 Il collettore di scarico deve restare in tutti i casi conforme alla scheda tecnica.

14.3 Obbligo per la categoria X30 BABY del collettore di scarico originale con restrizione 12,5mm come da scheda tecnica.

14.4 Obbligo per la categoria X30 U10 del collettore di scarico originale con restrizione 18mm come da scheda tecnica.

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

14.6 Sonda temperatura gas di scarico ammessa.

15. RAFFREDDAMENTO

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

15.2 Il numero di supporti per radiatore, neri o cromati, non è limitato. Gli unici supporti alternativi ammessi sono gli optional IAME cod. T-8730NL-C.

15.2 È obbligatorio l'utilizzo della puleggia conduttrice originale abbinata agli anelli OR di trasmissione. Il tipo di OR di trasmissione è libero.

15.3 Tubi acqua originali, marcati IAME, di colore blue, come consegnati con il motore. Il numero delle staffe supporto radiatore non è limitato.

15.4 Termostati originali IAME, a due o tre vie autorizzati e facoltativi. L'astuccio contenitivo del termostato a due vie può essere installato anche senza il termostato all'interno e funzionare da raccordo. Raccordo per sonda temperatura acqua autorizzato, anche in assenza di un termostato.



15.5 L'unico liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua, senza alcun additivo.

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

16. AVVIAMENTO

16.1 Il sistema di avviamento/spegnimento integrato deve essere sempre montato con tutti i suoi componenti in perfetto stato di funzionamento e correttamente collegato.



REGOLAMENTO TECNICO X30 JUNIOR - X30 SENIOR - X30 MASTER

1. TELAI AUTORIZZATI

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

2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

2.1 Telai convenzionali secondo le Norme CIK/FIA Karting, con omologazione in corso di validità o scaduta.

2.2 Assale posteriore in acciaio magnetico con diametro massimo di 50 mm.

2.3 L'utilizzo di un copricatena del tipo "chiuso" è obbligatorio.

2.4 Freno posteriore omologato CIK/FIA Karting.

2.5 Freni anteriori non ammessi

2.6 Frontalino, carrozzerie laterali, spoiler anteriore e paraurti posteriore, con omologa CIK/FIA Karting in corso di validità o scaduta.

2.7 Sistema di fissaggio carenatura anteriore come da RDS Karting Regolamento Tecnico 2025 art. 4.14.3.

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

3. MOTORE

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

3.2 Il solo motore autorizzato per tutta la manifestazione è lo IAME X30 125 RL TaG originale e strettamente conforme alla scheda tecnica di riferimento (caratteristiche tecniche, misure, pesi, diagrammi e tolleranze prescritte dal costruttore). Le immagini contenute nella scheda tecnica sono altresì valide per identificare il motore e i componenti.

3.3 I motori devono essere muniti del numero di serie originale.

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

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

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



3.7 Eventuali incertezze relative a misure non riportate all'interno delle schede tecniche del motore o nel presente regolamento, possono essere risolte tramite la comparazione con il medesimo particolare campione, a disposizione del Promotore, e rispettando le prescrizioni sulle tolleranze come da norme CIK/FIA Karting.

3.8 Tutte le dime riportate all'interno delle schede tecniche dei motori e a disposizione dei Commissari Tecnici, sono da ritenersi strumenti validi e certificati dal Costruttore al fine di determinare la conformità del particolare per il cui controllo sono preposte.

3.9 Tavola dei Diagrammi:

Rif. Scheda Tecnica del motore

4. TESTATA

4.1 La testata deve essere obbligatoriamente quella originale.

4.2 Il corpo della candela serrata sulla testata, non deve oltrepassare la parte superiore della camera di combustione.

4.3 La misura minima dello squish deve rispettare quella indicata sulla scheda tecnica del motore.

4.4 Lo squish deve essere misurato sul motore in condizioni di gara.

4.5 Il filo di stagno utilizzato per misurare lo squish deve avere un diametro di 1,5 mm.

4.6 La dima originale IAME cod. ATT-025/1 è il riferimento per verificare il profilo della testata.

5. CILINDRO

5.1 Sono ammessi solo cilindri originali provvisti di spina bloccaggio canna e marcatura.

5.2 Non sono ammesse lavorazioni come lucidatura, sabbiatura, rifilatura o qualsiasi altra modifica. È ammessa solo l'alesatura/lappatura della canna. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali.

5.3 La modifica del diagramma è consentita solo con la sostituzione della guarnizione di base cilindro.

5.4 Il numero di guarnizioni base cilindro non è limitato.

5.5 Non sono ammesse guarnizioni tra cilindro e testa.

5.6 Oltre alla misura degli angoli di apertura, la dima originale IAME cod. ATT-025/2 è il riferimento per verificare la distanza del bordo superiore delle luci dal piano appoggio testa. La dima originale IAME cod. ATT-035/1 è il riferimento per il controllo visivo delle luci.

5.7 Schermatura termica cilindro ammessa, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

6. BASAMENTO, ALBERO MOTORE, ASSE D'ACCOPIAMENTO, BIELLA

6.1 Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

6.2 La dima originale IAME ATT-035/3 è il riferimento per controllare la sede pacco lamelle.

6.3 La dima originale IAME ATT-035/4 è il riferimento per controllare la distanza tra le spine di centraggio del cilindro.

6.4 La dima originale IAME ATT-035/5 è il riferimento per controllare l'altezza del piano base cilindro.



6.5 Gabbia a rulli testa di biella (cod. X30125431) e piede di biella (cod. E-10440 o E-10441) oltre che i rasamenti (cod. X30125436 o X30125437), strettamente originali.

6.6 Anelli di tenuta originali e montati come in origine, ovvero lato cavo interno carter motore.

7. CUSCINETTI

7.1 Sono ammessi solo i cuscinetti a sfere albero motore 6206 C4 e a rulli SKF BC1-3342 B. La combinazione di cuscinetti albero motore a sfere e a rulli sullo stesso motore non è consentita. Sono ammessi solo i cuscinetti a sfere dell'albero di bilanciamento 6202 C3 / C4 / C4H e 6005 C3 / C4 con sfere in acciaio e gabbia in poliammide.

7.2 I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati.

7.3 Sono ammessi solo cuscinetti con anelli e corpi volventi in acciaio.

7.4 I cuscinetti che non riportano il numero di classificazione corretto, chiaramente visibile, conforme a quanto descritto nel regolamento, sono espressamente vietati.

7.5 I cuscinetti a sfera devono essere montati con le sfere visibili dall'interno del carter.

7.6 Al fine di ottenere il gioco assiale corretto, è consentito l'uso di distanziali dietro i cuscinetti.

7.7 Tutti i particolari interni del motore devono essere di origine del Costruttore, nello stesso numero previsto dal Costruttore e montati nella posizione prescritta.

8. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO

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

8.2 La dima originale IAME cod. ATT-035/2 è il riferimento per controllare la forma del cielo del pistone

9. GRUPPO ASPIRAZIONE E VALVOLA LAMELLARE

9.1 Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

9.2 Non è ammessa nessuna lavorazione o finitura superficiale dei piani d'appoggio del pacco.

9.3 Il convogliatore deve essere originale e senza modifiche.

9.4 La sede del carburatore deve rimanere strettamente d'origine.

9.5 Guarnizione pacco lamellare/basamento spessore 1mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm).

9.6 Guarnizione convogliatore/pacco lamellare spessore 0.8mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm).

10. LAMELLE

10.1 Sono ammesse le lamelle originali IAME in vetronite (spessore min. 0.30mm)

10.2 Sono ammesse le lamelle originali IAME in fibra di carbonio (spessore min. 0.24mm).

10.3 La combinazione di lamelle in carbonio e vetronite è vietata, anche se originali.

10.4 La modifica della forma delle lamelle è espressamente vietata.



11. CARBURATORE

- 11.1** È ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore Tillotson HW27A fornito con il motore nella sua configurazione originale.
- 11.2** Sono ammessi solo gli accessori forniti con il carburatore e rappresentati nella scheda tecnica di riferimento. La molla della valvola spillo è libera.
- 11.3** La posizione del carburatore è libera (cioè, con la pompa della benzina posizionata verso l'alto o verso il basso).
- 11.4** La dima originale IAME cod. ATT-035/2 è il riferimento per verificare il condotto di aspirazione del carburatore.
- 11.5** Dima di riferimento altezza pulverizzatore: ATT-035/12

12. SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

- 12.1** Silenziatore d'aspirazione originale (cod. X30125740) come fornito con il motore.
- 12.2** Guarnizione carburatore spessore 1 mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm)
- 12.3** I tubi di aspirazione devono avere un diametro interno di 23mm max. Griglie o tegoli di protezioni sono facoltativi.
- 12.4** Il raccordo in gomma con filtro aria che collega il silenziatore d'aspirazione al carburatore deve essere obbligatoriamente montato e conforme a quanto descritto nella fiche di omologazione. L'elemento filtrante in spugna deve presentarsi integro.
- 12.5** Sono vietati tutti i sistemi di iniezione e/o pulverizzazione di qualunque tipo.
- 12.6** In caso di pioggia, la sola protezione ammessa è l'originale IAME SKE005-PN-IAME

13. TRASMISSIONE

- 13.1** Tutti gli interventi volti ad estendere lo slittamento della frizione oltre il regime massimo di attacco indicato sono espressamente vietati.
- 13.2** Il trascinamento della frizione deve iniziare a max. 4.000 giri/minuto, provocando l'avanzamento del kart con il conduttore a bordo e in assetto da competizione. Il trascinamento completo della frizione deve avvenire a max. 6.000 giri/minuto in qualsiasi condizione. La verifica di tale valore può essere effettuata con strumenti predisposti a tale scopo.
- 13.3** Ogni Concorrente/Conduttore è ritenuto responsabile del buono stato del materiale d'attrito sul rotore della frizione, nonché della pulizia delle parti soggette ad attrito.
- 13.4** Il controllo del corretto funzionamento della frizione e del regime di trascinamento può essere effettuato dai Commissari in qualunque momento della gara, anche dopo l'arrivo.
- 13.5** La dima originale IAME cod. ATT-047/4 è il riferimento per verificare la campana frizione. La dima, posizionata perpendicolarmente rispetto all'asse della campana frizione, non deve entrare.
- 13.6** Può essere usato il sistema di controllo della frizione UniLog di produzione UniPro, in tal caso il Concorrente/Conduttore deve essere provvisto del kit cavi/supporti mentre lo strumento è fornito in uso dal Promotore.
- 13.7** Sono ammessi esclusivamente i pignoni originali IAME Z10/Z11/Z12/ Z13.

14. ACCENSIONE

- 14.1** Sono ammesse soltanto le accensioni d'origine, senza modifica alcuna, sia l'accensione SELETTA "DIGITALE S" che SELETTA "DIGITALE K".



14.2 Tutto l'impianto d'accensione deve restare strettamente d'origine.

14.3 Sono ammesse soltanto le centraline elettroniche tipo "C" (limitatore a 16000 giri)

14.4 La centralina elettronica deve essere fissata al telaio (impianto DIGITALE K) o al motore (impianto DIGITALE S) lasciando chiaramente visibile il lato recante le marcature.

14.5 Sono espressamente vietati gli interventi effettuati sul sistema di fissaggio dello statore al basamento, la forma o lo spessore della chiavetta di riferimento del rotore, le cave chiavetta presenti sul rotore e sull'albero motore.

14.6 La dima originale ATT-035/7 è il riferimento per verificare la corretta posizione della tacca di riferimento della fase sul rotore.

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

15. CANDELA

15.1 Sono ammesse solo le candele NGK: B9EG - B10EG - BR9EG - BR9EIX - BR10EG - BR10EIX - R6252K-105 - R6254E-105, originali e senza alcuna modifica.

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

15.3 Pipetta candela originale, come consegnata con il motore cod. IAME 10544 (PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm).

16. IMPIANTO DI SCARICO E SILENZIATORE

16.1 Marmitta originale e conforme alla fiche di omologazione, senza modifica alcuna nella struttura (materiale magnetico) o nelle dimensioni.

16.2 L'unico intervento autorizzato è la foratura della sede per l'installazione della sonda di temperatura dei gas di scarico.

16.3 Collettore di scarico originale come da scheda tecnica.

16.4 Collettore di scarico originale con restrizione 22,7mm specifico per X30 Junior, come da scheda tecnica.

16.5 Il montaggio di almeno una guarnizione tra cilindro e collettore di scarico è obbligatorio e originale. Spessore facoltativo.

16.6 La tenuta dei gas tra il cilindro e il collettore di scarico deve essere garantita in ogni momento.

16.7 Dima di riferimento collettore di scarico: ATT-035/9

17. RAFFREDDAMENTO

17.1 Il sistema di raffreddamento deve essere d'origine: un solo radiatore originale IAME (cod. T-8000B o T-8001) ed una sola pompa originale IAME (plastica blu/nero o alluminio) come forniti con il motore.

17.2 È obbligatorio l'utilizzo della puleggia conduttrice originale (plastica blu/nero o alluminio) abbinata agli anelli OR di trasmissione. Il tipo di OR di trasmissione è libero.

17.3 Tubi acqua originali, marcati IAME, di colore blu, come consegnati con il motore.

17.4 Il numero di supporti per radiatore, neri o cromati, non è limitato. Gli unici supporti alternativi ammessi sono gli optional IAME cod. T-8136NL-C.



17.5 Termostati originali IAME, a due o tre vie autorizzati e facoltativi. L'astuccio contenitivo del termostato a due vie può essere installato anche senza il termostato all'interno e funzionare da raccordo. Raccordo per sonda temperatura acqua autorizzato, anche in assenza di un termostato.

17.6 Unico liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua, senza alcun additivo.

17.7 Schermatura radiatore ammessa, adesiva o meccanica, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

18. AVVIAMENTO

18.1 Il sistema di avviamento/spegnimento integrato deve essere sempre montato con tutti i suoi componenti in perfetto stato di funzionamento e correttamente collegato.



REGOLAMENTO TECNICO KA100

1. TELAI AUTORIZZATI

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

2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

2.1 Telai convenzionali secondo le Norme CIK/FIA Karting, con omologazione in corso di validità o scaduta.

2.2 Assale posteriore in acciaio magnetico con diametro massimo di 50 mm.

2.3 L'utilizzo di un copricatena del tipo "chiuso" è obbligatorio.

2.4 Freno posteriore omologato CIK/FIA Karting.

2.5 Freni anteriori non ammessi

2.6 Frontalino, carrozzerie laterali, spoiler anteriore e paraurti posteriore con omologa CIK/FIA Karting in corso di validità o scaduta.

2.7 Sistema di fissaggio carenatura anteriore come da RDS Karting Regolamento Tecnico 2025 art. 4.14.3.

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

3. MOTORE

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

3.2 Il solo motore autorizzato per tutta la manifestazione è lo IAME Reedjet 100cc originale e strettamente conforme alla scheda tecnica di riferimento (caratteristiche tecniche, misure, pesi, diagrammi e tolleranze prescritte dal costruttore). Le immagini contenute nella scheda tecnica sono altresì valide per identificare il motore e i componenti.

3.3 I motori devono essere muniti del numero di serie originale.

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

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

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



3.7 Eventuali incertezze relative a misure non riportate all'interno delle schede tecniche del motore o nel presente regolamento, possono essere risolte tramite la comparazione con il medesimo particolare campione, a disposizione del Promotore, e rispettando le prescrizioni sulle tolleranze come da norme CIK/FIA Karting.

3.8 Tutte le dime riportate all'interno delle schede tecniche dei motori e a disposizione dei Commissari Tecnici, sono da ritenersi strumenti validi e certificati dal Costruttore al fine di determinare la conformità del particolare per il cui controllo sono preposte.

3.9 Tavola dei Diagrammi:

Rif. Scheda Tecnica del motore

3.10 TESTA

3.11 La testata deve essere obbligatoriamente quella originale.

3.12 Il corpo della candela serrata sulla testata, non deve oltrepassare la parte superiore della camera di combustione.

3.13 La misura minima dello squish deve rispettare quella indicata sulla scheda tecnica del motore.

3.14 Il filo di stagno utilizzato per misurare lo squish deve avere un diametro di 1,5 mm.

3.15 La dima originale IAME ATT-063/1 è il riferimento per verificare la conformità del profilo della cupola. Il profilo della dima deve combaciare in tutti i punti con il profilo della cupola.

3.16 La dima originale IAME ATT-063/2 è il riferimento per il controllo del volume delle camere di combustione.

4 CILINDRO

4.1 Sono ammessi solo cilindri originali provvisti di spina bloccaggio canna e marcatura originale IAME.

4.2 Non sono ammesse lavorazioni come lucidatura, sabbatura, rifilatura o qualsiasi altra modifica. È ammessa solo l'alesatura/lappatura della canna. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali.

4.3 La modifica del diagramma è consentita solo con la sostituzione della guarnizione di base cilindro.

4.4 Il numero di guarnizioni base cilindro non è limitato.

4.5 È ammesso l'utilizzo di una sola guarnizione tra cilindro e testa di spessore libero tra quelli disponibili originali IAME: ref. IAA-40200-0.05 o IAA-40200-0.10 o IAA-40200-0.15.

4.6 Le dime originali IAME ATT-063/3 e ATT-063/5 sono il riferimento per il controllo delle luci.

4.7 La dima originale IAME ATT-063/CL è il riferimento per la verifica visiva della conformità della canna cilindro.

5 BASAMENTO, ALBERO MOTORE, ASSE D'ACCOPIAMENTO, BIELLA

5.1 Basamento, albero motore, asse d'accoppiamento, biella strettamente originali senza alcuna modifica

5.2 Sono ammesse solo le gabbie a rulli testa biella (X30125431), piede biella (E-10440 o E-10441) e rasamenti (X30125436 o X30125437) originali.

5.3 Gli anelli di tenuta devono essere montati correttamente, lato cavo verso l'interno carter e senza alcuna modifica.



6 CUSCINETTI

6.1 Sono ammessi solo i cuscinetti di banco tipo 6205 TNH C4.

6.2 I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati.

6.3 Sfere ceramiche non ammesse

6.4 I cuscinetti devono essere montati con le sfere visibili dall'interno del carter

6.5 I cuscinetti che non riportano il numero di classificazione corretto, chiaramente visibile, conforme a quanto descritto nel regolamento, sono espressamente vietati.

6.6 Al fine di ottenere il gioco assiale corretto, è consentito l'uso di distanziali dietro i cuscinetti.

6.7 Tutti i particolari interni del motore devono essere di origine del Costruttore, nello stesso numero previsto dal Costruttore e montati nella posizione prescritta.

7 PISTONE – SEGMENTO - SPINOTTO

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

7.2 La dima originale IAME ATT-063/4 è il riferimento per verificare la forma del cielo del pistone.

8 GRUPPO LAMELLE

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

8.2 Non è ammessa alcuna modifica ai piani d'appoggio lamella

8.3 Lo spessore della guarnizione tra gruppo lamelle e basamento è di 1mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm).

8.4 Lo spessore della guarnizione tra convogliatore e basamento è di 0,8 mm (tolleranza ammessa +/- 0,3 mm).

9 LAMELLE

9.1 Sono ammesse solo le lamelle in vetronite (spessore min. 0.25mm) o in fibra di carbonio (spessore min. 0.22mm) originali e marcate IAME.

9.2 È vietata qualsiasi modifica alle lamelle

9.3 La combinazione di lamelle in carbonio e vetronite è vietata, anche se originali.

10 CARBURATORE

10.1 È ammesso l'utilizzo esclusivamente del carburatore Tillotson HW-33A come fornito in origine con il motore.

10.2 Sono ammessi solo gli accessori forniti con il carburatore e rappresentati nella scheda tecnica di riferimento. La molla della valvola spillo è libera.

10.3 La molla della valvola spillo è libera.

10.4 La posizione del carburatore è libera (cioè, con la pompa della benzina posizionata verso l'alto o verso il basso).

10.5 Lo spessore della guarnizione carburatore è di 1 mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm).



10.6 Le dime originali IAME ATT-063/8 e ATT 063/9 sono il riferimento per verificare la forma del condotto di ammissione del carburatore. La forma del condotto deve corrispondere in tutti i punti e su tutta la lunghezza, con il profilo della dima.

10.7 La dima originale IAME ATT 047/5D è il riferimento per la verifica dei fori delle viti.

11 SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

11.1 È consentito l'utilizzo del solo silenziatore di aspirazione originale IAME (IAG-90000G) come fornito con il motore.

11.2 Le griglie di protezione dei condotti di aspirazione sono facoltative.

11.3 Il raccordo in gomma con filtro aria che collega il silenziatore d'aspirazione al carburatore deve essere obbligatoriamente montato e conforme a quanto descritto nella fiche di omologazione. L'elemento filtrante in spugna deve presentarsi integro.

11.4 Sono vietati tutti i sistemi di iniezione e/o polverizzazione di qualunque tipo.

11.5 In caso di pioggia, la sola protezione ammessa è l'originale IAME IAG-90000-W

12 TRASMISSIONE

12.1 Tutti gli interventi volti ad estendere lo slittamento della frizione oltre il regime massimo di attacco indicato sono espressamente vietati.

12.2 Il trascinamento della frizione deve iniziare a max. 4.000 giri/minuto, provocando l'avanzamento del kart con il conduttore a bordo e in assetto da competizione. Il trascinamento completo della frizione deve avvenire a max. 6.000 giri/minuto in qualsiasi condizione. La verifica di tale valore può essere effettuata con strumenti predisposti a tale scopo.

12.3 Ogni Concorrente/Conduttore è ritenuto responsabile del buono stato del materiale d'attrito sul rotore della frizione, nonché della pulizia delle parti soggette ad attrito.

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

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

12.6 Può essere usato il sistema di controllo della frizione UniLog di produzione UniPro, in tal caso il Concorrente/Conduttore deve essere provvisto del kit cavi/supporti mentre lo strumento è fornito in uso dal Promotore.

12.7 Sono ammessi esclusivamente i pignoni originali IAME Z10/Z11.

13 ACCENSIONE

13.1 È ammesso l'utilizzo del solo impianto originale Selettra analogico a 2 poli, senza modifica alcuna.

13.2 Sono espressamente vietati gli interventi effettuati sul sistema di fissaggio dello statore al basamento, la forma o lo spessore della chiavetta di riferimento del rotore, le cave chiavetta presenti sul rotore e sull'albero motore.

13.3 La dima originale IAME ATT-063/10 è il riferimento per verificare la corretta posizione della marcatura di riferimento della fase sul rotore.

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



14. CANDELA

14.1 Sono ammesse solo le candele NGK: B9EG - B10EG - B11EG - BR9EG - BR10EG - BR11EG, originali e senza alcuna modifica.

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

14.3 Pipetta candela originale, come consegnata con il motore cod. IAME 10544 (PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm).

15 IMPIANTO DI SCARICO

15.1 Marmitta e collettore scarico originali e conformi alla fiche di omologazione, senza modifica alcuna nella struttura (materiale magnetico) o nelle dimensioni.

15.2 La tenuta dei gas tra il cilindro e il collettore di scarico deve essere garantita in ogni momento.

15.3 Il controllo della tenuta dei gas di scarico può essere effettuato in qualsiasi momento tappando l'uscita del tubo di scarico e riempiendolo di liquido attraverso la luce di scarico, per verificarne la tenuta.

15.4 Il montaggio di almeno una guarnizione, originale, tra cilindro e collettore di scarico, è obbligatorio.

15.5 L'uso di un distanziale tra il collettore di scarico e il cilindro è vietato.

15.6 Le dime originali IAME ATT-063/7 e ATT-063/6 sono il riferimento per la verifica della conformità del collettore di scarico.

16 AVVIAMENTO

16.1 Il sistema di avviamento/spegnimento integrato deve essere sempre montato con tutti i suoi componenti in perfetto stato di funzionamento e correttamente collegato.



REGOLAMENTO TECNICO S125J - S125S - S125M

1. TELAI AUTORIZZATI

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

2. DEFINIZIONE DEI TELAI

I telai devono rispondere ai seguenti requisiti:

2.1 Telai convenzionali secondo le Norme CIK/FIA Karting, con omologazione in corso di validità o scaduta.

2.2 Assale posteriore in acciaio magnetico con diametro massimo di 50 mm.

2.3 L'utilizzo di un copricatena del tipo "chiuso" è obbligatorio.

2.4 Freno posteriore omologato CIK/FIA Karting.

2.5 Freni anteriori non ammessi

2.6 Frontalino, carrozzerie laterali, spoiler anteriore e paraurti posteriore, con omologa CIK/FIA Karting in corso di validità o scaduta.

2.7 Sistema di fissaggio carenatura anteriore come da RDS Karting Regolamento Tecnico 2025 art. 4.14.3.

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

3. MOTORE

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

3.2 Il solo motore autorizzato per tutta la manifestazione è lo IAME S125 originale e strettamente conforme alla scheda tecnica di riferimento (caratteristiche tecniche, misure, pesi, diagrammi e tolleranze prescritte dal costruttore). Le immagini contenute nella scheda tecnica sono altresì valide per identificare il motore e i componenti.

3.3 I motori devono essere muniti del numero di serie originale.

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

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

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



3.7 Eventuali incertezze relative a misure non riportate all'interno delle schede tecniche del motore o nel presente regolamento, possono essere risolte tramite la comparazione con il medesimo particolare campione, a disposizione del Promotore, e rispettando le prescrizioni sulle tolleranze come da norme CIK/FIA Karting.

3.8 Tutte le dime riportate all'interno delle schede tecniche dei motori e a disposizione dei Commissari Tecnici, sono da ritenersi strumenti validi e certificati dal Costruttore al fine di determinare la conformità del particolare per il cui controllo sono preposte.

3.9 Tavola dei Diagrammi:

Rif. Scheda Tecnica del motore

4. TESTATA

4.1 La testata deve essere obbligatoriamente quella originale.

4.2 Il corpo della candela serrata sulla testata, non deve oltrepassare la parte superiore della camera di combustione.

4.3 La misura minima dello squish deve rispettare quella indicata sulla scheda tecnica del motore.

4.4 Lo squish deve essere misurato sul motore in condizioni di gara.

4.5 Il filo di stagno utilizzato per misurare lo squish deve avere un diametro di 1,5 mm.

4.6 La dima originale IAME cod. ATT-077-1 è il riferimento per verificare il profilo della testata.

5. CILINDRO

5.1 Sono ammessi solo cilindri originali provvisti di spina bloccaggio canna e marcatura.

5.2 Non sono ammesse lavorazioni come lucidatura, sabbiatura, rifilatura o qualsiasi altra modifica. È ammessa solo l'alesatura/lappatura della canna. Non sono ammessi né trattamenti termici né trattamenti superficiali.

5.3 La modifica del diagramma è consentita solo con la sostituzione della guarnizione di base cilindro.

5.4 Il numero e lo spessore delle guarnizioni base cilindro non è limitato. Guarnizioni originali IAME.

5.5 Sono ammesse guarnizioni tra cilindro e testa. Il numero e lo spessore delle guarnizioni non è limitato. Guarnizioni originali IAME.

5.6 La dima originale IAME n. ATT-077-3 è il riferimento per la misura dei travasi principali e secondari.

5.7 La dima originale IAME n. ATT-077-4 è il riferimento per la misura dei travasi di scarico principali e secondari.

5.8 La dima originale IAME n. ATT-077-5 è il riferimento per il controllo della forma e delle dimensioni di tutti i travasi.

5.9 L'altezza del blocco cilindro deve essere misurata dal piano base del cilindro al piano superiore della canna.

5.10 Schermatura termica cilindro ammessa, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

6. BASAMENTO, ALBERO MOTORE, ASSE D'ACCOPIAMENTO, BIELLA

6.1 Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

6.2 La dima originale IAME ATT-077-7 è il riferimento per controllare la sede pacco lamelle.



6.3 La dima originale IAME ATT-077-8 è il riferimento per controllare la distanza tra le spine di centraggio del cilindro.

6.4 La dima originale IAME ATT-077-9 è il riferimento per controllare l'altezza del piano base cilindro.

6.5 Gabbia a rulli testa di biella (cod. TZC-50200), gabbia piede di biella (cod. IFC-50350), rasamenti (cod. TZC-70101) e asse di accoppiamento (cod. TZC-40200), strettamente originali.

6.6 Anelli di tenuta originali e montati come in origine, ovvero lato cavo interno carter motore. Nessuna modifica consentita.

7. CUSCINETTI

7.1 Sono ammessi solo i cuscinetti a rulli SKF BC1 1442 D (35398A). Sono ammessi solo i cuscinetti a sfere dell'albero di bilanciamento 6202 C4 e 6202 TN9/C4H, 6203 TN1 C4 e 6203 ETN9 / C4 con sfere in acciaio e gabbia in poliammide.

7.2 I cuscinetti a contatto obliquo sono vietati.

7.3 Cuscinetti con sfere o rulli in ceramica sono espressamente vietati.

7.4 I cuscinetti che non riportano il numero di classificazione corretto, chiaramente visibile, conforme a quanto descritto nel regolamento, sono espressamente vietati.

7.5 Al fine di ottenere il gioco assiale corretto, è consentito l'uso di distanziali dietro i cuscinetti.

7.6 Tutti i particolari interni del motore devono essere di origine del Costruttore, nello stesso numero previsto dal Costruttore e montati nella posizione prescritta.

8. PISTONE, ANELLINO, SPINOTTO

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

8.2 La dima originale IAME cod. ATT-077-6 è il riferimento per controllare la forma del cielo del pistone

9. GRUPPO ASPIRAZIONE E VALVOLA LAMELLARE

9.1 Sono ammesse solo parti originali e senza modifiche.

9.2 Non è ammessa nessuna lavorazione o finitura superficiale dei piani d'appoggio del pacco lamelle.

9.3 Il convogliatore deve essere originale e senza modifiche.

9.4 La sede del carburatore deve rimanere strettamente d'origine.

9.5 Guarnizione convogliatore/pacco lamellare spessore 0.8mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm).

10. LAMELLE

10.1 Sono ammesse unicamente le lamelle originali e marcate IAME in fibra di carbonio (spessore min. 0.22mm).

10.2 La modifica della forma delle lamelle è espressamente vietata.

11. CARBURATORE

11.1 È ammesso unicamente l'utilizzo del carburatore fornito con il motore nella sua configurazione originale, ovvero il carburatore Tillotson HW50A.



11.2 Sono ammessi solo gli accessori forniti con il carburatore e rappresentati nella scheda tecnica di riferimento.

11.3 La molla della valvola spillo e la forchetta controllo valvola, sono libere.

11.4 La posizione del carburatore è libera (cioè, con la pompa della benzina posizionata verso l'alto o verso il basso).

11.5 Guarnizione carburatore spessore 1 mm (tolleranza ammessa +/- 0.3mm)

11.6 Le dime originali IAME cod. ATT-063/8 e ATT-063/9 sono il riferimento per verificare il diametro e la forma del condotto di aspirazione del carburatore.

11.7 La dima IAME cod. ATT-047-5M è il riferimento per la verifica del diametro dei fori L and H.

11.8 Le dime originali cod. ATT-077-10 e ATT-077-11 sono il riferimento per la verifica del diametro dei fori benzina.

12. SILENZIATORE DI ASPIRAZIONE

12.1 Silenziatore d'aspirazione originale (cod. X30125740) come fornito con il motore. I tubi di aspirazione devono avere un diametro interno di 23mm max.

12.2 Griglie di protezione facoltative.

12.3 Il raccordo in gomma con filtro aria che collega il silenziatore d'aspirazione al carburatore deve essere obbligatoriamente montato e conforme a quanto descritto nella fiche di omologazione. L'elemento filtrante in spugna deve presentarsi integro.

12.4 Sono vietati tutti i sistemi di iniezione e/o polverizzazione di qualunque tipo.

12.5 In caso di pioggia, la sola protezione ammessa è l'originale IAME SKE005-PN-IAME

13. TRASMISSIONE

13.1 Il trascinamento della frizione deve iniziare a max. 4.000 giri/minuto, provocando l'avanzamento del kart con il conduttore a bordo e in assetto da competizione.

13.2 Il trascinamento completo della frizione deve avvenire a max. 6.000 giri/minuto in qualsiasi condizione. La verifica di tale valore può essere effettuata con strumenti predisposti a tale scopo.

13.3 Ogni Concorrente/Conduttore è ritenuto responsabile del buono stato del materiale d'attrito sul rotore della frizione, nonché della pulizia delle parti soggette ad attrito.

13.4 Il controllo del corretto funzionamento della frizione e del regime di trascinamento può essere effettuato dai Commissari in qualunque momento della gara, anche dopo l'arrivo. La dima originale IAME cod. ATT-047/4 è il riferimento per verificare la campana frizione. La dima, posizionata perpendicolarmente rispetto all'asse della campana frizione, non deve entrare.

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

13.6 Nell'ambito delle prove della IAME Series Italy Formula Racing, per le categorie S125J e S125S è ammesso unicamente l'utilizzo del pignone Z11.

13.7 Può essere usato il sistema di controllo della frizione UniLog di produzione UniPro, in tal caso il Concorrente/Conduttore deve essere provvisto del kit cavi/supporti mentre lo strumento è fornito in uso dal Promotore.

13.8 Tutti gli interventi volti ad estendere lo slittamento della frizione oltre il regime massimo di attacco indicato sono espressamente vietati.



14. ACCENSIONE

14.1 È ammessa unicamente l'accensione SELETTA "Digitale S". Tutto l'impianto d'accensione deve restare strettamente d'origine.

14.2 Sono ammesse soltanto le centraline elettroniche tipo "S" (limitatore a 16.000 giri)

14.3 La centralina elettronica deve essere fissata al motore lasciando chiaramente visibile il lato recante la marcatura.

14.4 Sono espressamente vietati gli interventi effettuati sul sistema di fissaggio dello statore al basamento, la forma o lo spessore della chiavetta di riferimento del rotore, le cave chiavetta presenti sul rotore e sull'albero motore.

14.5 La dima originale ATT-035/7 è il riferimento per verificare la corretta posizione della tacca di riferimento della fase sul rotore.

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

15. CANDELA

15.1 Sono ammesse solo le candele NGK: B9EG - B10EG - BR9EG - BR9EIX - BR10EG - BR10EIX - R6252K-105 - R6254E-105, originali e senza alcuna modifica.

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

15.3 Pipetta candela originale, come consegnata con il motore cod. IAME 10544 (PVL 401 222 / Selettora 6000721001 5KOhm).

16. IMPIANTO DI SCARICO E SILENZIATORE

16.1 Marmitta originale e conforme alla fiche di omologazione, senza modifica alcuna nella struttura (materiale magnetico) o nelle dimensioni.

16.2 L'unico intervento autorizzato è la foratura della sede per l'installazione della sonda di temperatura dei gas di scarico.

16.3 Collettore di scarico originale come da scheda tecnica.

16.4 Collettore di scarico originale con restrizione 26mm specifico per S125J, come da scheda tecnica.

16.5 Il montaggio di almeno una guarnizione tra cilindro e collettore di scarico è obbligatorio e originale.

16.6 L'uso di uno o più spessori scarico cod. IAME S1NH20500 (spessore 3 mm +/- 0.5) per regolare la lunghezza dello scarico è ammesso.

16.7 Nell'ambito delle prove della IAME Series Italy Formula Racing, per le categorie S125J e S125S non è ammesso l'utilizzo di alcuno spessore di scarico.

16.8 Tra ogni elemento del gruppo collettore scarico, deve essere interposta una guarnizione: cilindro, collettore, distanziale o distanziali, ove presenti.

16.9 La tenuta dei gas tra il cilindro e il collettore di scarico deve essere garantita in ogni momento.

16.10 Il controllo della tenuta dei gas di scarico può essere effettuato in qualsiasi momento tappando l'uscita del collettore di scarico e riempiendolo di liquido attraverso l'apertura di scarico.

16.11 L'utilizzo del silenziatore di scarico, conforme alla scheda tecnica, è obbligatorio.



17. RAFFREDDAMENTO

17.1 Il sistema di raffreddamento deve essere d'origine: un solo radiatore originale IAME (cod. T-8000B o T-8001) ed una sola pompa originale IAME (plastica blu/nero o alluminio) come forniti con il motore.

17.2 È obbligatorio l'utilizzo della puleggia conduttrice originale (plastica blu/nero o alluminio) abbinata a cinghie di trasmissione. Cinghie di trasmissione puleggia libere. L'utilizzo della puleggia e relative cinghie di trasmissione è obbligatorio.

17.3 Il numero delle staffe supporto radiatore non è limitato. Staffe originali IAME come rappresentate nella scheda tecnica del motore. Gli unici supporti alternativi ammessi sono gli optional IAME cod. T-8136NL-C.

17.4 Termostati originali IAME, a due o tre vie autorizzati e facoltativi. L'astuccio contenitivo del termostato a due vie può essere installato anche senza il termostato all'interno e funzionare da raccordo. Raccordo per sonda temperatura acqua autorizzato, anche in assenza di un termostato.

17.5 Unico liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua, senza alcun additivo.

17.6 Schermatura radiatore ammessa, adesiva o meccanica, a condizione che non sia rimovibile mentre il Kart è in marcia.

17.7 Tubi acqua originali, marcati IAME, di colore blu, come consegnati con il motore.

17.8 La combinazione di pompe acqua in plastica o alluminio con pulegge in plastica o alluminio è consentito.

17.9 Sono vietati tutti i sistemi di preriscaldamento del circuito di raffreddamento.

18. AVVIAMENTO

18.1 Il sistema di avviamento/spegnimento integrato deve essere sempre montato con tutti i suoi componenti in perfetto stato di funzionamento e correttamente collegato.



DISPOSIZIONI SPECIFICHE IAME SERIES ITALY RACING FORMULA TERMINI DI NOLEGGIO MOTORE

Nello svolgimento del campionato IAME Series Italy Racing Formula, le categorie X30 U10, X30 MINI, S125J, S125S sono soggette all'utilizzo esclusivo di motori forniti in locazione dal Promotore, così come dettagliato nell'Accordo di Partecipazione".

CONSEGNA DEL MOTORE

Il "Motore" o i "Motori" sono assegnati/distribuiti ad ogni Concorrente in numero pari al numero di Conduuttori verificati in ogni categoria per Concorrente per ogni evento.

COMPOSIZIONE "MOTORE" CATEGORIE X30 U10/X30 MINI:

n. 1 MOTORE:	IAME X30 WATER Swift - 60cc
n.1 CARBURATORE:	Tillotson HW-31A
n. 1 MARMITTA:	Originale IAME conforme alla fiche tecnica del motore
n.1 COLLETTORE SCARICO:	Specifico per la categoria e conforme alla fiche tecnica del motore
n. 1 PIASTRA MOTORE	Piastra motore
n.1 BOBINA:	IAME A-61955
n. 1 ACCENSIONE:	SELETTA cod. IAME A-61951

COMPOSIZIONE "MOTORE" CATEGORIE S125J/S125S

n.1 MOTORE:	IAME S125 – 125cc
n. 1 CARBURATORE:	Tillotson HW50A
n.1 MARMITTA:	Originale IAME conforme alla fiche tecnica e completa di silenziatore
n. 1 COLLETTORE SCARICO:	Specifico per la categoria e conforme alla fiche tecnica del motore
n.1 PIASTRA MOTORE	Piastra motore
n. 1 BOBINA:	IAME cod. X30 125 933C
n.1 ACCENSIONE:	SELETTA Digitale S cod. X30125953

Tutto quanto non compreso nella composizione del "Motore" è a carico del concorrente, autorizzato all'utilizzo di solo materiale conforme al regolamento tecnico ed alla fiche tecnica di riferimento del motore.

Ogni motore è identificato da un numero di serie univoco. I componenti forniti con il "Motore" sono identificati e provvisti di sigilli. **È VIETATO MANOMETTERE/RIMUOVERE I SIGILLI.**

Nel caso in cui si verifichi la necessità di rimuovere i sigilli, solo il personale autorizzato del Promotore può intervenire, previa autorizzazione dei Commissari Sportivi, può decidere come intervenire.

È vietato cambiare, alterare e/o aggiungere qualsiasi parte su l "Motore" o scegliere soluzioni diverse da quelle fornite. Tutte i componenti devono essere strettamente originali come forniti dal Promotore.

RICONSEGNA DEL MOTORE

Il "Motore" deve essere prontamente restituito al termine dell'ultima prova cui il Conduuttore prende parte, come da programma ufficiale esposto per ogni evento.

Alla restituzione del "Motore", il personale autorizzato del Promotore verifica lo stato dei particolari, riservandosi il diritto di imputare eventuali costi di riparazione/sostituzione del "Motore" e/o di ogni sua parte, a carico del Concorrente in caso di rottura o mancata ed inadeguata cura e manutenzione del "Motore" e/o di ogni sua parte, o per danni causati da un uso improprio del "Motore" o danni causati in seguito a d un contatto.



DEPOSITO CAUZIONALE

Al momento della consegna del "Motore" viene richiesto al Concorrente un deposito cauzionale di €100,00 (cento) in contanti per ogni "Motore" ritirato.

Restituzione Deposito Cauzionale

Il Deposito Cauzionale è restituito a fronte della riconsegna del "Motore" pulito, integro, completo e nelle stesse condizioni in cui era stato consegnato.

Trattenimento del Deposito Cauzionale

Il deposito cauzionale viene trattenuto a fronte del verificarsi delle seguenti condizioni:

- se il "Motore" non è riconsegnato pulito;
- se vengano rimossi o manomessi i sigilli;
- se il "Motore" non viene consegnato integro, completo di tutte le parti
- se il "Motore" viene consegnato con parti cambiate, alterate e/o aggiunte di qualsiasi parte (componente - regolazione del motore - carburatore - componente del motore) o scelte "opzioni" diverse da quelle fornite. Tutte le parti devono essere strettamente originali come fornite da Promotore
- in toto o in parte per coprire eventuali costi di riparazione/sostituzione del "Motore" e di ogni sua parte, per la rottura o la mancata ed inadeguata cura e manutenzione del "Motore" o per danni causati da un uso improprio del "Motore" o danni causati da un contatto, fermo restando che, nel caso in cui il deposito cauzionale non sia sufficiente a coprire tali costi, la differenza è da ritenersi a carico del Concorrente.



CHANGE LOG:

ARTICLE MODIFIED	TOPIC	DATE APPROVAL
IAME Series 2025 Sporting Regulations		
Art. 8 CATEGORIES, ELIGIBLE DRIVERS AND LICENCES	Addition of Category X30 BABY: Art. 8.1;	01/07/2025
Art. 13 START	Addition of Category X30 BABY: Art. 13.1;	01/07/2025
APPENDIX		
IAME Series Italy Racing Formula Sporting Regulations		
Art. 3 EQUIPMENT ADMITTED	Inclusion in Category X30 BABY: Art. 3.1;	01/07/2025
Art. 4.2 REGISTRATION	Inclusion in Category X30 BABY: Art. 4.2;	01/07/2025
Art. 6 STRUCTURE OF THE EVENT	Inclusion of Category X30 BABY: Art. 6.1, 6.1.1, 6.1.2;	01/07/2025
Art. 7 IAME SERIES ITALY RACING SCORING TABLE FORMULA	Exclusion of the X30 BABY category: Art. 7.4;	01/07/2025
APPENDIX		
IAME OPEN GAMES / IAME FINAL GAMES SPORTS REGULATIONS		
Art. 2 GENERAL PRINCIPLES	Inclusion of X30 BABY category: Art. 2.5;	01/07/2025
Art. 3 EQUIPMENT ADMITTED	Inclusion of Category X30 BABY: Art. 3.2;	01/07/2025
Art. 3 EQUIPMENT ADMITTED	Categories X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S: Art. 3.2 Categories S125M, X30 Junior, X30 SENOR, KA100: Art. 3.3 Tyres: Articles 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8;	11/10/2025
Art. 4.2 Registration for IAME FINAL GAMES	Addition of X30 BABY category	01/07/2025
Art. 4.2.2 Registration for IAME FINAL GAMES	Registration fees	11/10/2025
Art. 5 STRUCTURE OF THE IAME OPEN GAMES/IAME FINAL GAMES	Addition of Category X30 BABY: Art. 5.1, 5.1.1, 5.1.2;	01/07/2025
Art. 5 STRUCTURE OF THE IAME EVENT FINAL GAMES	Categories X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S, X30 JUNIOR, X30 SENIOR: Art. 5.2 et seq. Categories S125M, KA100: Art. 5.3 et seq.	11/10/2025
APPENDIX		
IAME Series 2025 SPORTS REGULATIONS CATEGORY X30 BABY		
Addition CATEGORY X30 BABY	pages 23, 24;	01/07/2025



IAME SERIES SPORTING REGULATIONS

(in accordance with the original ACI Sport Approval no. 22/2025 dated 4 February 2025 and subsequent amendments and additions)

1. PREMISE

1.1 The Automobile Club d'Italia (ACI) approves, upon presentation by the Promoter V.A.L.M. S.r.l. ACI licence No. 460130, the "IAME Series" Brand Trophy.

1.2 The IAME Series is governed by the provisions contained in the FIA International Sporting Code, in the General Regulations and in the relevant annexes (the "Code") and, subordinately:

- the National Sporting Regulations (RSN) and its Appendices, the relevant Karting Sector Regulations (RDS) and subsequent amendments and additions issued by the National Sporting Authority (ASN) of the country in which an IAME Series event takes place;
- in these Sporting Regulations (the Sporting Regulations);
- in the Technical Regulations (the Technical Regulations);
- in the Specific Race Regulations (RPG);
- in any additional rules contained in the application form for registration for IAME Series events.

V.A.L.M. S.r.l., subject to approval by ACI, reserves the right to disclose, at any time, through dated press releases numbered and posted on the Race Notice Board, as well as published on the dedicated website www.iame-motorsport.com, any changes and instructions, both sporting and technical, that it deems necessary for the best application of the Regulations, which are considered an integral part thereof.

1.3 The submission of an application to register for IAME Series events is considered an implicit declaration by the Competitor/Driver that they are aware of, accept and undertake to comply with and enforce the provisions of the Code, the RSN and the relevant RDS, these Sporting Regulations and the Technical Regulations; to recognise the local ASN and the FIA as the only competent jurisdictions, without prejudice to the right of appeal provided for in the Code and the RSN.

1.4 V.A.L.M. S.r.l. reserves the right to exclude from IAME Series events and/or cancel registration for one or more events, with the consequent loss of accumulated points, at any time and at its sole discretion, anyone who demonstrates that they do not comply with the applicable rules, their opponents, vehicles, or otherwise acts in a manner that damages the good name and reputation of IAME or IAME Series.

1.5 The terms defined in these Sporting Regulations have the meanings given to them in the Code, the RSN (and related RDS) and the Sporting Regulations themselves.

2. GENERAL PRINCIPLES

2.1 V.A.L.M. S.r.l. organises events through organisers who hold an ACI licence and circuits approved by the ACI Federation.

2.2 IAME Series events are registered in the ACI National Sports Calendar and allow authorised foreign participation (ENPEA).

2.2 The IAME Series consists of a calendar of sporting events as indicated in the Calendar in Article 12.

2.3 Only IAME-powered karts that comply with the RDS Karting Technical Regulations 2022 and the specifications set out in these Technical Regulations are permitted to participate in IAME Series events. Newly approved chassis and bodywork are also permitted for all categories.

V.A.L.M. s.r.l. may adopt additional safety systems if made mandatory by the National Sporting Authority during the year.



3. COMPETITORS AND DRIVERS REQUIREMENTS

3.1 Competitors and Drivers holding a valid national and/or international Karting Competitor/Driver licence valid for the class and category in which registration is required, as well as holders of an equivalent licence issued by the competent ASN (National Sports Authority) are eligible to participate in the races.

3.2 Foreign competitors and drivers who wish to participate in a national or international event organised in Italy must have a valid competitor/driver licence issued by the competent ASN and obtain from their respective ASN an authorisation to compete and register for the event. The authorisation must be presented to the organiser, who is obliged to request it. Failure to provide this document, if brought to the attention of ACI or FIA, constitutes a violation of Articles 2.3.7b and 3.9.4 of the International Sporting Code and will result in the adoption of the penalties provided for therein.

3.3 Car driver licences are not permitted.

4. ADMISSION OF COMPETITORS/DRIVERS

4.1 The Promoter reserves the right to accept the registration of Competitors/Drivers based on their driving ability (if their driving is deemed critical or inappropriate for the safe conduct of the event).

4.2 Any Driver with an appropriate licence is eligible and qualified to score points.

4.3 Drivers must strictly comply with all rules of conduct set out in the texts referred to in Article 1.2, which are deemed to be incorporated herein in their entirety, and with all instructions given by the Race Director and the Stewards. All Competitors and Drivers must remain at the disposal of the Stewards until the final classification has been announced.

5. DRIVERS' OBLIGATIONS

5.1 The Competitor/Driver (or anyone holding an ACI sports licence) who, during a sporting event, violates, in any way, the regulations governing, directly or indirectly, the sport of karting or is responsible for misconduct towards race officials, organisers and other Drivers, is liable to disciplinary sanctions. Competitors and Drivers whose ACI-licensed assistants or mechanics cause disruption to the smooth running of an event shall also be subject to disciplinary sanctions.

5.2 Upon registration, Competitors must declare the name of their ACI-licensed mechanic and accompanying person; family members who are not ACI-licensed are considered accompanying persons even if not declared; in the case of a non-licensed person, the Competitor is liable (RSN Art. 223 - Responsibility of the Competitor/Driver) even for acts not directly attributable to him.

5.3 Competitors/Drivers implicitly undertake to comply with all regulations governing the individual trials. Competitors/Drivers confirm that they have read and accepted the Regulations and certify the conformity of their vehicles by means of the registration form.

Competitors must declare the engine and chassis registration numbers, as well as the name and ACI licence number of the mechanic authorised to represent them in the Parc Fermé.

5.4 With reference to the number of Drivers registered, categories may be merged with other IAME Series categories with similar characteristics, with separate rankings.

5.5 Race numbers

5.5.1 Race numbers are assigned by the Promoter, who coordinates the sporting activity, according to the category to which the competitor belongs. The number is valid for one year and must remain the same in all official IAME Series races.

5.5.2 The race number must be

- applied to the front and rear number plates and on the outside of both side fairings;
- in "Arial" font with the following dimensions: minimum height 150 mm and minimum width 20 mm;
- black in colour with a yellow background.



6. SAFETY CLOTHING

6.1 During all stages of the competition, drivers must wear the required clothing: a full-length suit with valid CIK-FIA approval, a protective helmet that complies with CIK-FIA specifications, full gloves and high shoes with ankle protection. A protective vest may be worn, in which case it must comply with CIK-FIA specifications.

6.2 It is mandatory to fill in the appropriate form relating to clothing, i.e. a declaration signed by the Competitor and Driver, undertaking to wear safety clothing and an approved helmet and to avail themselves of the assistance of ACI-licensed technical assistants when starting from the starting grid.

6.3 Clothing that could become entangled in the various parts of the kart is prohibited. The use of piercings, bracelets and metal necklaces during races is prohibited and may be subject to a specific check before the start.

Where non-compliant equipment and/or the presence of such jewellery is found and not removed, the driver concerned will not be allowed on the track.

7. BRIEFING

7.1 Each event includes a briefing before the start of the official qualifying sessions.

7.2 During the briefing, the Race Director will inform the Drivers about the starting procedures, the meaning of the main signal flags, the structure of the event, the rules of conduct during the race, the section or area of the track where repairs may be carried out during the race and any other information deemed necessary for the Drivers.

7.3 All verified Drivers are required to attend the briefing and sign the 'attendance sheet'.

7.4 Drivers who are absent from the briefing will be penalised by the Stewards with fines, the amount of which is set out in the sporting regulations approved by the ACI.

7.5 The in-person briefing may be replaced by:

- written communication to be delivered to the Tenants, who sign for receipt;
- e-mail and/or multimedia tools (videos, etc.)



8. CATEGORIES, ELIGIBLE DRIVERS AND LICENCES

8.1 X30 BABY (Pre-Competitive)

Licence	Naz. Baby (aged 6 and over, with 1st Level Federal Karting Theory/Practical Course completed at Federal Karting Technical Centres or participation in the Kart Summer Camp of the current or previous year) – Naz. K Mini
Chassis	Chassis with valid or expired ACI/FIA Karting homologation for the MINI category and compliant with Articles 1 and 2 of the X30 BABY – X30 U10 – X30 MINI Technical Regulations.
Minimum overall mass	95 kg (total weight of the kart complete with driver in racing trim)
Race number	900-999

8.2 X30 U10

Licence	Naz. K Mini (born after 1 January 2015)
Chassis	Chassis with valid or expired ACI/FIA Karting homologation for the MINI category and compliant with Articles 1 and 2 of the X30 BABY – X30 U10 – X30 MINI Technical Regulations
Minimum overall mass	110 kg (total mass of the kart complete with driver in racing trim)
Race number	01-99

8.3 X30 MINI

Licence	Naz. K Mini (10 years) - Naz. G - Int. G
Chassis	Chassis with valid or expired ACI/FIA Karting homologation for the MINI category and compliant with Articles 1 and 2 of the Technical Regulations X30 BABY – X30 U10 – X30 MINI
Minimum overall mass	110 kg (total mass of the kart complete with driver in racing trim)
Race number	100-199

8.4 S125J

Licence	Naz. G (aged 11 or over during the year with a medical certificate attesting to a minimum weight (including equipment) of 35 kg at all times during the competition) - Int. G - Naz. F - Int. F
Chassis	Chassis with valid or expired CIK/FIA Karting homologation and compliant with Articles 1 and 2 of Reg.
Minimum overall mass	S125J - S125S - S125M
Race number	145 kg (total mass of the kart complete with driver in competition trim) 200-299

8.5 X30 JUNIOR

Licence	Naz. G (from 11 years of age during the year with a medical certificate attesting to a minimum weight (including equipment) of 35 kg at all times during the competition) - Int. G - Naz. F - Int. F
Chassis	Chassis with valid or expired CIK-FIA Karting homologation and compliant with Articles 1 and 2 of the Technical Regulations X30 JUNIOR - X30 SENIOR - X30 MASTER
Minimum overall mass	145 kg (total mass of the kart complete with driver in competition trim)
Race number	300-399

8.6 S125S

Licence	National F - International F - National E - International E
Chassis	Chassis with valid or expired CIK/FIA Karting homologation and compliant with Articles 1 and 2 of the Regulations.
Minimum overall mass	Technical specifications S125J - S125S - S125M
Race number	155 kg (total weight of the kart complete with driver in racing trim) 400-499

8.7 X30 SENIOR

Licence	National F - International F - National E - International E
Chassis	Chassis with valid or expired CIK/FIA Karting homologation and compliant with Articles 1 and 2 of the Technical Regulations X30 JUNIOR - X30 SENIOR - X30 MASTER
Minimum overall mass	155 kg (total mass of the kart complete with driver in competition trim)
Race number	500-599

8.8 S125M

Licence	National E - International E
Chassis	Chassis with valid or expired CIK-FIA Karting homologation and compliant with Articles 1 and 2 of the Technical Regulations S125J - S125S - S125M.
Minimum overall mass	S125J - S125S - S125M
Age	167 kg (total mass of the kart complete with driver in competition trim)
Race number	30 years of age or older during the year 600-699

8.9 X30 MASTER

Licence	National E - International E
Chassis	Chassis with valid or expired CIK-FIA Karting homologation and compliant with Articles 1 and 2 of the Technical Regulations.
Minimum overall mass	X30 JUNIOR - X30 SENIOR - X30 MASTER
Age	167 kg (total mass of the kart complete with driver in competition trim)
Number of races	30 years of age or older during the year 700-799



8.10 KA100

8.10.1 KA100 Jr.

Licence

National G (aged 11 or over during the year with a medical certificate attesting to a minimum weight (including equipment) of 35 kg at all times during the competition) - Int. G - National F - Int. F - National E - Int. E

Chassis

Chassis with valid or expired CIK/FIA Karting homologation and compliant with Articles 1 and 2 of the KA100 Technical Regulations

Minimum overall mass

140 kg (total mass of the kart complete with driver in competition trim)

Race number

800-849

8.10.2 KA100 Sr.

Licence

National G - Int. G - National F - Int. F – National E – Int. E

Chassis

Chassis with valid or expired CIK/FIA Karting homologation and compliant with Articles 1 and 2 of the KA100 Technical Regulations

Minimum overall mass

155 kg (total weight of the kart complete with driver in race trim)

Race number

850-899



9. EQUIPMENT ADMITTED

A maximum of one (1) chassis is allowed per test. The chassis is checked using barcodes provided by the Promoter. A second chassis may be stamped only if the previously stamped chassis is damaged and cannot be repaired. Before leaving the 'Arrival Service Park' after the end of the official qualifying trials, qualifying heats and pre-finals, the Competitor/Driver must inform the ACI Technical Delegate and have the current condition of the chassis checked. The Technical Delegate will then inform the Stewards of the outcome of the check and, if necessary, request authorisation to replace the damaged chassis. The replaced chassis must be of the same make and model as the one previously stamped in the same event.

9.1 The exchange of chassis and/or engines between Competitors/Drivers is prohibited.

9.2 Only tyres that comply with the regulations, without any treatment and/or modification, may be used.

9.3 The tyres for the official phase are distributed by lottery, directly by the Promoter, at the race venue. Each tyre has a barcode. Upon delivery, the barcodes are recorded in the computerised management system and a physical copy of the record is given to the Competitor/Driver as confirmation of registration.

9.4 The registration of tyres for the official phase is carried out by scanning the barcodes before the start of the official qualifying sessions.

9.5 Tyres are checked by scanning the barcodes in all sessions of the race.

9.6 It is mandatory to use new, unused 'Slick' and/or 'Rain' tyres from the official qualifying sessions.

9.7 In the event of a wet track and/or for safety reasons, the Stewards may modify the pre-established restrictions on tyre use, authorising the use of additional tyres.

9.8 It is mandatory to use new, unused 'Rain' tyres. 'Rain' tyres can be obtained from the Promoter at the race venue. Only 'Rain' tyres may be registered at the latest by the start of the first official practice session of the day, as per the schedule, and/or in any case no later than two hours after the track has been declared wet.

9.9 In the event of a damaged tyre that is deemed irreparable, the Competitor/Driver may request its replacement with a used tyre of the same specifications for the category, subject to authorisation by the Stewards. In any case, the tyre may only be replaced if the damage prevented the Competitor from completing the heat prior to which the damage was reported.

9.10 In the event of a defective tyre, the Competitor/Driver may request replacement with a new tyre of the same specifications for the category, subject to authorisation by the Stewards after consulting the Technical Delegate and/or the representative of the tyre supplier present at the race venue.

9.11 In both cases, the decision to allow the replacement is subject to authorisation by the Stewards after consulting the Technical Delegate and/or the representative of the tyre supplier present at the race venue.

10. VIDEO RECORDING DEVICES

10.1 The only video recording devices recognised are those officially approved by V.A.L.M. S.r.l. Any other device is prohibited, as is the mounting of cameras or similar devices on the karts. Violations will be penalised by the Stewards.



11. INSURANCE

11.1 The Organiser of each race shall ensure that the competition is conducted in accordance with the rules of the ACI Federation. In this context, the civil liability insurance policy mentioned in the RSN complies with the requirements of Article 124 of the Insurance Code, with the minimum legal limits, and does not relieve Competitors and Drivers of any liability they may incur outside the scope of the insurance and additional general and special policy conditions as published on the Federation's website. It is understood that Competitors and Drivers are free to insure themselves against their own risks.

12. RACE CALENDAR

12.1 IAME Series events take place according to the National Sporting Calendar approved by ACI (see Annex 1).

12.2 If the organisers, acting on behalf of the Promoter, cancel one (or more) events, these will be rescheduled where possible. Such changes, which are not attributable to the Promoter, shall nevertheless form part of the calendar valid for the awarding of the title. Rescheduled races shall be valid for all purposes for the final rankings.

13. START

13.1 The start of the X30 BABY category is given in motion, in single file as required by the RDSK Pre-Competitive Baby Kart 2025 Regulations.

13.2 The starts for the **X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S, S125M, X30 JUNIOR, X30 SENIOR and KA100** categories will take place as follows:

Classes without gear changes: flying start (karts already in motion)

13.3 Personnel assisting drivers in starting the karts on the starting grid must hold an ACI mechanic's licence.

13.4 The start signal may be given with a tricolour flag or by turning on the green traffic light or turning off the red lights. The Specific Race Regulations must specify which type of signal is used.

13.5 Interruption of a race and starting procedures

Please refer to the provisions of the RDS Karting Sporting Regulations 2025.

13.6 Wet race

Please refer to the provisions of the RDS Karting Sporting Regulations 2025.

13.7 Signals, in accordance with the provisions of the RDS Karting Sporting Regulations 2025, Article 14, shall be used at all stages of the event. Drivers must observe, during practice and in the race, all the rules of conduct laid down in the texts referred to in Article 1.2 of these Regulations, which are hereby incorporated in full, and all instructions given by the Race Officials.

The blue and red flag (double diagonal) shall be used together with a panel bearing the race number of the kart driver marked with the same number: this indicates to the driver that he is about to be lapped or has been lapped and must therefore return to the pits. This signal is the sole responsibility of the Race Director.

14. PARC FERME'

14.1 Access to the closed park is restricted to the driver, their kart, and the mechanical assistant in possession of an ACI licence declared on the registration form and the Technical Verification Form.

14.2 If, after crossing the 'finish line', the Technical Commissioner and/or Merit Officer (Judge of Fact) indicates that the front spoiler of one or more karts is not in the correct position (see RDSTk 2022 Articles 4.14, 4.14.1, 4.14.2, 4.14.3, 4.14.4 a/b/c/d/e/f/g and annexes), a time penalty of 5" (five seconds) shall be imposed on the driver concerned by the Stewards (or the Sole Judge). Pursuant to Articles 215 Bis and 228 of the RSN in force, this penalty is not subject to appeal. Incorrect installation of the front spoiler and/or alteration of the system used to attach it to the chassis will result in exclusion from the race.



Any attempt to re-fit the front spoiler and/or reposition it on the chassis will result in exclusion from the event and a fine of €260.00 (two hundred and sixty euros).

15. PASS

15.1 Each Driver is assigned a maximum of 4 passes.

- 1 competitor pass, if the competitor is not also the driver;
- 1 Driver pass;
- 1 mechanic pass with ACI assistant mechanic licence, authorised to access the Parc Fermé;
- 1 mechanic pass with ACI mechanic's licence, delegated by the competitor to represent them during the technical inspection of the engine;

16. AWARDS

16.1 The following prizes will be awarded for each event and

category First place	Trophy
Second place	Cup
Third place	Cup

16.2 Award-winning drivers are required to attend the award ceremony wearing their race suits correctly.

16.3 The Specific Race Regulations for each event may provide for additional prizes.

17. OFFICIAL RULES

17.1 There is no behaviour points system (Art. 33 - RDS Karting Sporting Regulations 2025).

17.2 The Specific Race Regulations for each individual race may contain provisions that differ from these Sporting and Technical Regulations.

17.3 These Regulations are published in Italian and English. In the event of any disputes, the Italian version of these Regulations shall prevail.

18. ATTACHMENTS

Annex 1: IAME Series calendar



APPENDIX

IAME SERIES SPORTING REGULATIONS

IAME OPEN GAMES / IAME FINAL GAMES

(in accordance with the original ACI Sport Approval no. 22/2025 dated 4 February 2025 and subsequent amendments and additions)

1. PREMISE

1.1 For anything not expressly indicated in this Appendix, reference shall be made to the IAME Series Regulations and subsequent amendments and additions, which are hereby incorporated in full.

2. GENERAL PRINCIPLES

2.1 V.A.L.M. S.r.l. establishes IAME OPEN GAMES and IAME FINAL GAMES, single events lasting one or more days, reserved for the categories X30 BABY, X30 U10, X30 Mini, X30 Junior, X30 Senior, X30 Master, S125J, S125S, S125M, KA100.

2.3 IAME OPEN GAMES and IAME FINAL GAMES award points, which are used for the race classification and determine the final prize allocation.

2.4 IAME OPEN GAMES and IAME FINAL GAMES award the titles of Winner of the IAME OPEN GAMES and IAME FINAL GAMES in each category.

2.5 The X30 BABY category is not eligible to participate in the scoring for the final classification.

3. EQUIPMENT ADMITTED A IAME OPEN GAMES and IAME FINAL GAMES:

3.1 Category X30 BABY

For the X30 BABY category, a maximum of one (1) engine and one (1) chassis per driver is permitted. Engines and chassis will be checked using barcodes provided by the Promoter.

The maximum number of tyres allowed for each race, from Stage 1 to Stage 4, is 2 front and 2 rear 'Slick' and/or 'Rain' tyres. Competitors may use 'used' tyres provided they are registered.

3.2 Categories X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S

The X30 U10, X30 Mini, S125J and S125S categories are reserved (limited entry) for a maximum of 36 drivers per race and are run with engines supplied and distributed by the Promoter by means of a draw. A maximum of one (1) engine and one (1) chassis per driver is permitted. The engines and chassis are checked using barcodes provided by the Promoter.

3.3 Categories S125M, X30 JUNIOR, X30 SENIOR, KA100

For categories S125M, X30 JUNIOR, X30 SENIOR, KA100, a maximum of two (2) engines and one (1) chassis per driver are allowed. The engines and chassis are checked using barcodes provided by the Promoter.

3.4 For categories X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S, S125M, X30 JUNIOR, X30 SENIOR, KA100, it is mandatory to use new, unused 'Slick' tyres from the official qualifying trials.

3.5 For the X30 U10, X30 Mini the maximum number of tyres allowed is 1 sets and half of 'Slick' tyres (3 front + 3 rear) for official qualifying practice, heats, Super Crono, Fighter's Race and final. The Warm Up is free for the use of tyres.

3.6 For the S125J, S125S, X30 JUNIOR, X30 SENIOR, the maximum number of tyres allowed is 2 sets of 'Slick' tyres (4 front + 4 rear) for official qualifying practice, heats, Super Crono, Fighter's Race and final. The Warm Up is free for the use of tyres.

3.7 For the S125M category, one set of 'Slick' tyres (2 front + 2 rear) is permitted for official qualifying, heats and the final. The warm-up is free for the use of tyres.

3.8 For the X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S, X30 JUNIOR and X30 SENIOR categories, the maximum number of tyres allowed is 2 sets of 'Wet' tyres (4 front + 4 rear) for official qualifying sessions, heats, Super Crono, Fighter's Race and final. The Warm Up is considered free for the use of tyres.

3.9 For the S125M category, the maximum number of tyres allowed is 2 sets of 'Wet' tyres (4 front + 4 rear) for official qualifying sessions, heats and the final. The Warm Up is free in terms of tyre use.

V.A.L.M S.r.l.

Via Sile 24 int. 15

31033 Castelfranco Veneto (TV)

VAT number/Tax code:

04976910267



4. REGISTRATION APPLICATIONS - REGISTRATION FEES

4.1 Registration for the IAME OPEN GAMES/IAME FINAL GAMES is reserved for participating Competitors/Drivers, in accordance with the provisions of this Article 4.

4.2 Registration for the IAME OPEN GAMES

The registration application must be made by completing the appropriate form, attaching the required documents, and sending it by email to: racing@valmsrl.com. It must be received by the organiser by Monday 3 March 2025, accompanied by a copy of the bank transfer for the registration fee:

X30 U10, X30 MINI, X30 Junior, X30 Senior, S125J, S125S	€320 + VAT
X30 MASTER, S125M, KA100	€270 + VAT

The registration fee includes waste disposal, web services and ranking distribution.

4.2.1 Registration applications received after the deadline (Monday 3 March 2025) will be subject to a 20% surcharge.

4.2.2 Registration for IAME FINAL GAMES

The registration form must be completed, attaching the required documents, and sent by email to: racing@valmsrl.com. It must be received by the organiser by Monday 3 November 2025, accompanied by a copy of the bank transfer for the registration fee of:

X30 BABY (Saturday and Sunday)	€90
X30 U10, X30 MINI	€920 + VAT*
S125J, S125S	€1200 + VAT**
X30 Junior, X30 Senior	€710.00 + VAT***
S125M, KA100	€386 + VAT****

**The registration fee includes: two (2) days of the event, one (1) rental engine, one voucher for one (1) set and a half (1/2) of Slick tyres for the race and the waste disposal fee.*

***The registration fee includes: two (2) days of the event, one (1) rental engine, one voucher for two (2) sets of Slick tyres for the race and the waste disposal fee.*

****The registration fee includes: two (2) days of the event, one voucher for two (2) sets of slick tyres for the race and the waste disposal fee.*

*****The registration fee includes: two (2) days of the event, one (1) voucher for one set of slick tyres for the race, and the waste disposal fee.*

4.2.3 Registration applications received after the deadline (Monday 3 November 2025) will be subject to a 20% surcharge.

4.2.4 Once registered, failure to participate in the race does not entitle the participant to any partial or total refund of the registration fee paid.

5. STRUCTURE OF THE IAME OPEN GAMES/IAME FINAL GAMES EVENT

5.1 Category X30 BABY

The event is organised as specified in the RDSK Pre-Competitive Baby Kart 2025 Activities. For the X30 BABY category, the track capacity, as established by the Homologation Certificate, is reduced by 50%.

5.2 Categories X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S, X30 JUNIOR, X30 SENIOR

5.2.1 Official Free Practice

During free practice, the Race Director has the right to admit a number of karts onto the track at the same time not exceeding 25% of the maximum capacity provided for by the track homologation and, in any case, on permanent grade A tracks, the maximum capacity allowed is 45 karts.



5.2.2 Official Qualifying Practice

For each category, there will be a qualifying session of 6 minutes (six minutes) and a minimum of 3 laps. Drivers who have passed the checks must take part in the official free practice sessions in order to take part in the qualifying sessions and, if necessary,

divided by the Stewards into two or three series. In each round, no more than the maximum capacity of the track may be on the track at the same time.

Each driver chooses when to start their turn, and the start is considered valid if the driver has crossed the point of no return marked at the exit of the pre-grid; the lap is considered valid if it is completed. The valid qualifying time is the best time achieved during the driver's turn. In the event of a tie, the second-best time is taken, and so on and so forth.

The final qualifying classification is determined as follows:

- In the case of a single series, the grid is determined by the qualifying classification, based on the ascending order of the best lap time achieved by each driver.

- In the case of two or more series, the ranking is determined as follows: (in the case of two series) 1st place goes to the winner of the 1st series (fastest time overall); 2nd place goes to the winner of the 2nd series; 3rd place goes to the runner-up in the 1st series; 4th place goes to the runner-up in the 2nd series; 5th place goes to the third-placed driver in the 1st series; and so on. Drivers who have not completed the minimum number of laps and/or do not have a valid time are assigned the last position in the ranking. In the case of multiple drivers who have not completed the minimum number of laps and/or do not have a valid time, positions are determined by drawing lots.

Mechanics are not allowed to help their Drivers if they have crossed the line of no return marked at the exit of the pre-grid. No Driver may leave the Repair Area without the authorisation of the Race Stewards. In the event of two or more categories being merged, the starting grid will follow the ascending order of the best times achieved in each individual category. The fastest time determines the first-placed category, followed, in ascending order, by the second-placed category, and so on, always following the ascending order of the fastest category.

5.2.3 Qualifying heats

The qualifying heats are held:

a) Number of verified participants equal to or less than the track capacity

Drivers compete in two qualifying heats. The starting order for the first heat is determined by the ranking after the official qualifying trials. The starting order for the second heat is determined by the order of arrival in the first heat. At the end of each heat, drivers are ranked according to the number of laps completed, and the following penalties are applied:

0 to the 1st place finisher;

2 to the 2nd place finisher;

3 to the 3rd place finisher;

and so on, with the penalty increasing progressively. All Drivers who, after the start, have not completed all the laps scheduled, even if they have not finished the heats, must be classified according to the number of laps actually completed.

Drivers who do not start in one of the heats (for whatever reason) receive a number of penalties equal to the number of Drivers starting, plus one. Drivers who have been shown the black flag or have been excluded receive a number of penalties equal to the number of drivers who started, plus two. In the event of a tie between one or more drivers, the best time recorded in the official qualifying sessions will be the deciding factor. Drivers classified after the qualifying heats are eligible to compete in the Super Crono and Fighters' Race.

b) Number of verified drivers exceeds track capacity:

After the official qualifying rounds, the Drivers must be divided into groups (A, B, C, etc.) taking into account the capacity of the track and the number of verified Drivers (Drivers per group equal to a maximum of half the capacity of the track). Drivers are assigned to the aforementioned groups based on the official qualifying session rankings: for example, in the case of 4 groups, the first-ranked driver starts in group A, the second in group B, the third in group C, the fourth in group D, the fifth in group A, the sixth in group B, the seventh in group C, etc. Each group must compete against each of the other groups. In the case of 4 groups, the group matches (eliminary heats) are as follows:

1st - B against C

2nd - A against D

3rd - B against D

4th - A against C

5th - C against D

6th - A against B



The starting order for each heat is always determined based on the official qualifying results. In each heat, the following penalties are assigned based on the order of arrival:

1st: 0 penalties;

2nd: 2 penalties;

3rd: 3 penalties;

and so on, increasing progressively by one penalty. Drivers who, after the start, have not completed all the laps scheduled and/or have not finished the heats, shall be classified according to the number of laps actually completed.

A driver who does not start in one of the heats (for whatever reason) receives a number of penalties equal to the number of drivers starting in groups A and B plus 1 (A+B+1). A driver who has been shown the black flag or has been excluded receives a number of penalties equal to the number of drivers starting in groups A and B plus 2 (A+B+2).

At the end of the qualifying heats, a ranking is drawn up by adding up all the penalties incurred by each driver. In the event of a tie between two or more drivers, the best time recorded in the official qualifying sessions will be the deciding factor. Drivers ranked after the qualifying heats are eligible to compete in the Super Crono and Fighters' Race.

5.2.4 Super Crono

Within each category, there will be a single session of 6 minutes (six minutes) and a minimum of 3 laps. After the qualifying heats, the Drivers take part in the Super Crono and, if necessary, are divided by the Stewards into series, each of which completes the scheduled session.

The start is considered valid if the driver has crossed the line of no return marked at the exit of the pre-grid.

The final Super Crono classification is determined as follows: based on the times recorded by each driver.

Drivers who have not completed the minimum number of laps and/or do not have a valid time are assigned the last position in the classification. In the event of several Drivers who have not completed the minimum number of laps and/or do not have a valid time, the positions are determined by draw.

5.2.5 Fighters' Race

a) Number of starters equal to or less than the capacity of the track

Drivers are admitted to the Fighters' Race after the Super Time Trial. The starting order is determined by the ranking after the Super Time Trial. At the end of the Fighters' Race, the following penalties are assigned to the classified drivers:

0 for 1st place;

2 to the 2nd place finisher;

3 to the 3rd place finisher;

and so on, with penalties increasing progressively. All Drivers who, after the start, have not completed all the laps scheduled must be classified according to the number of laps actually completed. Drivers who do not start (for whatever reason) receive a number of penalties equal to the number of Drivers starting, plus one. Drivers who have been shown the black flag or have been excluded receive a number of penalties equal to the number of drivers who started, plus two. At the end of the Fighters' Race, a classification is drawn up by adding up all the penalties incurred by each driver in the qualifying heats and in the Fighters' Race. In the event of a tie between two or more Drivers, the tiebreaker shall be based on the best time achieved in the official qualifying rounds. This ranking determines the starting grid for the Final.

b) Number of verified drivers exceeding the capacity of the track:

Drivers classified after the Super Time Trial are admitted to Fighters' Race A, B, C and are distributed as follows: the first-placed driver starts in Fighters' Race A, the second in Fighters' Race B, the third in Fighters' Race C, the fourth in Fighters' Race A, the fifth in Fighters' Race B, the sixth in Fighters' Race C, and so on.

In each Fighters' Race, the following penalties are assigned based on the order of arrival:

1st: 0 penalties;

2nd: 2 penalties;

3rd: 3 penalties;

and so on, increasing progressively by one penalty.

Drivers who, after the start, have not completed all the laps scheduled and/or have not finished the Fighters' Race, shall be classified according to the number of laps actually completed.

Drivers who do not start the Fighters' Race (for whatever reason) receive a number of penalties equal to the number of drivers who started, plus one. Drivers who have been shown the black flag or have been excluded receive a number of penalties equal to the number of drivers who started, plus two.

At the end of the Fighters' Race, a classification is drawn up by adding up all the penalties incurred by each Driver in the qualifying heats and in the Fighters' Race. In the event of a tie between two or more Drivers, the tiebreaker shall be based on the best time achieved in the official qualifying sessions. This classification determines the starting grid for the Final.



5.2.6 Final

The starting grid for the Final is determined by the sum of the penalties incurred in the qualifying heats and the Fighters' Race, up to the capacity of the track.

5.3 Categories S125M, KA100

5.3.1 Official Free Practice

During free practice, the Race Director has the right to allow no more than 25% of the maximum capacity of the track to be on the track at any one time. In any case, on permanent Grade A tracks, the maximum capacity allowed is 45 karts.

5.3.2 Official Qualifying Practice

There will be an official qualifying session lasting 6 minutes (six minutes) and a minimum of 3 laps. Drivers who have passed the checks must take part in the official free practice sessions in order to take part in the official qualifying sessions. No more than the maximum capacity of the track may be on the track at any one time during the session. Each driver chooses when to start their turn, and the start is considered valid if the driver has crossed the no-return line marked at the exit of the pre-grid; the lap is considered valid if it is completed. The valid qualifying time is the best time achieved during the driver's qualifying session. In the event of a tie, the second-best time is taken, and so on.

Drivers who have not completed the minimum number of laps and/or do not have a valid time are assigned the last position in the standings. In the event of multiple drivers who have not completed the minimum number of laps and/or do not have a valid time, positions are determined by drawing lots. The final standings of the official qualifying sessions are determined by the standings in ascending order of the best lap time achieved by each driver.

Mechanics are not allowed to help their Drivers if they have crossed the line of no return marked at the exit of the pre-grid. No Driver may leave the Repair Area without the authorisation of the Race Stewards.

5.3.3 Qualifying heats

Drivers compete in two (2) qualifying heats. The starting order for the first heat is determined by the classification after the official qualifying sessions. The starting order for the second heat is determined by the order of arrival in the first heat. At the end of each heat, drivers are classified according to the number of laps completed, and the following penalties are applied:

0 to the 1st place finisher;

2 to the 2nd place finisher;

3 to the 3rd place finisher;

and so on, with the penalty increasing progressively. All Drivers who, after the start, have not completed all the laps scheduled, even if they have not finished the heats, must be classified according to the number of laps actually completed. Drivers who do not start in one of the heats (for whatever reason) receive a number of penalties equal to the number of Drivers starting, plus one. Drivers who have been shown the black flag or have been excluded receive a number of penalties equal to the number of drivers who started, plus two. In the event of a tie between one or more drivers, the best time recorded in the official qualifying sessions will be the deciding factor. Drivers classified after the qualifying heats are admitted to the Final.

5.3.4 Final

The starting grid for the Final is determined by the overall classification after the qualifying heats.

5.4 The structure of the race, as well as its duration in minutes, plus one lap, are established by the Specific Race Regulations.



APPENDIX

SPORTS REGULATIONS IAME Series 2025 CATEGORY X30

BABY

(in accordance with the original ACI Sport Approval no. 22/2025 dated 4 February 2025 and subsequent amendments and additions)

KARTING SECTOR REGULATIONS – PRE-COMPETITIVE ACTIVITY 'BABY KART'

Introduction

The ACI Karting pre-competitive activity, called "Baby Kart", is the federal space reserved for young drivers aged between 6 and 8 years old who, with the help of their parents and ACI Sport trainers, wish to approach the world of sport and learn its fundamental rules, the correct behaviour to adopt and the technical basics of sports driving.

This first approach to the track is an important learning experience that may lead to progression, with the required licence and in any case not before the age of 8, to the competitive categories provided for in the RDS Karting.

Upon request, as this is an educational and non-competitive event, children aged 8 to 9 may also participate in this format, provided they hold the required licence or higher.

The karts used must not exceed the performance limits of the competitive category provided for in the RDS Karting regulations. To this end, ACI Sport adopts the necessary technical standards.

The karts used must be technically compliant with Technical Regulation 2025 approved by ACI Sport for the Entry Level/Baby Kart category. To this end, ACI Sport adopts the technical standards necessary to adapt the karts to the needs of children in that age group. The "Baby Kart" activity normally takes place within karting events regularly registered in the National Sports Calendar.

Without prejudice to the pre-competitive nature of the "Baby Kart" activity (whatever the name of the categories admitted), the provisions of the Karting Sports Sector Regulations apply to the events for training purposes, with the exception of the following.

1. SPORTS REGULATIONS

1.1 Competitors and drivers – Licences

Only drivers aged between 6 and 8 years of age may participate in the pre-competitive "Baby Kart" activity covered by these regulations. To be eligible, drivers must hold an ACI Sport Karting "Baby" national licence, which is issued to drivers qualified by the ACI Sport Federal Driving School through the issue of a special qualification card (red in colour), which must be presented in original form to the local ACI Sports Offices for the first issue of said licence.

Drivers aged between 8 and 9 may also be admitted to 'Baby Kart' events, provided they hold the required licence or higher.

In order to be admitted to the qualifying course and obtain the subsequent issue of the National "Baby" licence, the applicant must be in possession of a certificate of non-competitive sports fitness.

The issue of a higher grade licence (MINI) and participation in competitive activities before the age of 8 is prohibited. Possession of a certificate of fitness for competitive sports issued by an FMSI-registered sports doctor does not authorise participation in competitive activities.

Documented participation in "Baby Kart" pre-competitive events allows children to obtain, upon request, a competitive licence at the age of 8, instead of the normally required age of 9, as specified in the "Licences" regulation (RDSSK Art. 4).

1.2 Tracks

Capacity is equal to 50% of that indicated in the track approval. If there are more participants than this, additional sessions must be held.

1.3 Race officials

For training purposes and to ensure the best safety measures, 'Baby Kart' events must be held under the supervision of a Race Director and adequate track personnel.

1.4 Registration for events – Registration fees

The organisers may set an entry fee for events, including VAT, which may not exceed £45.00 per participant.



1.5 Pre-event checks

For educational purposes, in order to familiarise participants with typical race procedures, the pre-race and post-race checks applicable to competitive events also apply to the "Baby Kart" activity:

In particular, at each event, the following are subject to quotas and controls:

- Frames: max. 1
- Engines: max. 1
- Tyres (slick and rain): max. 1 set per type

The number of chassis and engines allowed is checked by means of "stamping".

1.6 Events

"Baby Kart" events (online events) must take place over a single day, with a format designed to familiarise drivers with the various procedures, signals and issues they will encounter when they are admitted to races at the age of 8 and in possession of a racing licence.

The times of the various stages are indicated in the event programme.

The various stages must always take place with the relevant line-ups exclusively dedicated to the Baby Kart category; it is therefore forbidden to group the Baby Kart category with competitive categories.

A. Phase 1: Free practice laps to familiarise riders with the track, max. 10 minutes;

B. Phase 2: Individual timed laps, max. 10 minutes;

C. Stage 3: First group session. Maximum distance 10 km. The starting order is determined by drawing lots, with a flying start in single file using traffic lights or a green flag. The session begins when the first rider drawn crosses the start line. The chequered flag is waved to the first rider who crosses the finish line after completing the required number of laps.

D. Phase 4: Second group session. The starting order is determined by a new draw. The distance and procedure for the session are the same as in Phase 3.

E. Phase 5: End of event ceremony: at the end of the day, all children will receive an award (diploma, medal, etc.) for participating in the event.

1.7 Documentation

1.7.1 Documentation for participation analysis

It is forbidden to compile and/or publish the overall ranking and starting grid based on the times achieved.

Each parent with a competitor's licence will be given a document (a record sheet for their child provided by the timing service) to help monitor their child's progress.

Cumulative documents of the riders' chronological records are prohibited.

1.8 Complaints and appeals

No complaints or appeals are allowed, as this is a pre-competitive activity whose sole purpose is preparatory, i.e. to introduce participants to the sport of ACI Karting through learning the basic rules, correct behaviour and technical basics of sports driving.

Art. 1.9 Technical Regulations

For any questions relating to technical regulations, please refer to the 2025 Technical Regulations approved by ACI Sport.



CHANGE LOG:

ARTICLE MODIFIED	TOPIC	DATE APPROVAL
IAME Series 2025 TECHNICAL REGULATIONS		
Art. 2 PRE-RACE AND POST-RACE TECHNICAL CHECKS	Addition of X30 BABY category: Art. 2.2;	01/07/2025
Art. 2 PRE-RACE AND POST-RACE TECHNICAL CHECKS	Addition of IAME FINAL GAMES: Art. 2.7 et seq.	11/10/2025
Art. 5 CARBURETOR, LUBRICANT, TANK	Addition of Category X30 BABY: Art. 5.4;	01/07/2025
Art. 6 TYRES	Addition of Category X30 BABY: Art. 6;	01/07/2025
Art. 7 ATTACHMENTS	Addition of Technical Data Sheet 398E_IAME X30 WATERSWIFT 60 RL - ENTRY LEVEL - 2025	01/07/2025
TECHNICAL REGULATIONS X30 BABY - X30 U10 - X3 MINI		
Art. 14 EXHAUST SYSTEM AND SILENCER	Modification Category X30 U10: Art. 14.3;	22/04/2025
Art. 3 ENGINE	Addition of Category X30 BABY: Art. 3.8;	01/07/2025
Art. 9 CARBURETTOR	Addition of Category X30 BABY: Art. 9.2;	01/07/2025
Art. 11 TRANSMISSION	Addition of Category X30 BABY: Art. 11.11;	01/07/2025
Art. 14 EXHAUST SYSTEM AND SILENCER	Addition of Category X30 BABY: Art. 14.3;	01/07/2025



IAME SERIES TECHNICAL REGULATIONS

(in accordance with the original ACI Sport Approval no. 22/2025 dated 4 February 2025 and subsequent amendments and additions)

1. GENERAL

For anything not expressly indicated in these IAME Series Technical Regulations, reference shall be made to the RDS Karting Technical Regulations 2025, which are hereby incorporated in full.

Chassis and related bodywork with expired homologation are also permitted for all categories covered by the TdM with reference to the RDS Karting Technical Regulations 2022.

2. BEFORE AND POST RACE SCRUTINEERING

2.1 IAME SERIES ITALY RACING FORMULA

Technical checks are carried out by Technical Commissioners appointed by the ACI Federation.

2.2 Categories X30 BABY

A maximum of one (1) engine and one (1) chassis per driver is permitted for each race in the X30 BABY category.

2.3 Categories X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S

The categories X30 U10, X30 Mini, S125J, and S125S are reserved (limited entry) for a maximum of 36 drivers per race and are held with engines supplied and distributed by the Promoter through a draw.

A maximum of one (1) engine and one (1) chassis per driver is allowed in each race.

2.4 Categories S125M, X30 JUNIOR, X30 SENIOR, KA100

For each race in the S125M, X30 Junior, X30 Senior and KA100 categories, a maximum of two (2) engines and one (1) chassis per driver are permitted.

2.5 A second chassis may be stamped only if the previously stamped chassis is damaged and cannot be repaired.

Before leaving the 'Arrival Service Park' after the end of the official qualifying trials, qualifying heats and pre-finals, the Competitor/Driver must inform the ACI Technical Delegate and have the current condition of the chassis checked. The Technical Delegate will then inform the Stewards of the outcome of the inspection and, if necessary, request authorisation to replace the damaged chassis. authorisation to replace the damaged chassis.

The replaced chassis must be of the same make and model as the one previously stamped in the same event.

Pre-race technical checks on engines and chassis are carried out using barcodes provided by the Promoter.

Checks on the technical compliance of the equipment and the stamping may be carried out at any time during the event.

2.6 IAME OPEN GAMES

Technical checks and engine inspections are carried out by Technical Commissioners appointed by the ACI Federation. A maximum of two (2) engines and one (1) chassis per driver are allowed for each race.

A second chassis may be stamped only if the previously stamped chassis is damaged and cannot be repaired.

Before leaving the 'Arrival Service Park' after the end of the official qualifying trials, qualifying heats and pre-final, the Competitor/Driver must inform and have the current condition of the chassis checked by the ACI Technical Delegate, who will communicate the outcome of the inspection to the Stewards and, if necessary, request authorisation to replace the damaged chassis.

The replaced chassis must be of the same make and model as the one previously stamped at the same event.

Pre-race technical checks on engines and chassis are carried out using barcodes provided by the Promoter.

Checks on the technical compliance of stamped equipment in race conditions may be carried out at any time during the event.

2.7 IAME FINAL GAMES

2.8 X30 BABY Categories

In the X30 BABY category, a maximum of one (1) engine and one (1) chassis per driver is permitted.

2.9 Categories X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S

The categories X30 U10, X30 Mini, S125J, S125S are reserved (limited number) for a maximum of 36 drivers and are run with engines supplied and distributed by lottery by the Promoter.

A maximum of one (1) engine and one (1) chassis per driver is permitted.



2.10 Categories S125M, X30 JUNIOR, X30 SENIOR, KA100

For the S125M, X30 Junior, X30 Senior and KA100 categories, a maximum of two (2) engines and one (1) chassis per driver are permitted.

2.11 It is possible to stamp a second chassis, exclusively in the event that the previously stamped chassis is damaged and cannot be repaired.

Before leaving the 'Arrival Service Park' after the end of the official qualifying sessions, qualifying heats, Super Crono, Fighters' Race, and pre-final, must inform and have the current condition of the chassis checked by the ACI Technical Delegate, who will communicate the outcome of the assessment to the Stewards and, if necessary, request authorisation to replace the damaged chassis.

The replacement chassis must be of the same make and model as the one previously stamped in the same event.

Pre-race technical checks on engines and chassis are carried out using barcodes provided by the Promoter.

Checks on the technical compliance of the equipment and stamping may be carried out at any time during the event.

2.12 The Engine Technical Data Sheet is the reference document for engine checks.

2.13 In the event of persistent doubts regarding the total originality and conformity of a part, the decisive factor shall be comparison with the same part belonging to the sample engine made available by the Promoter.

2.14 Throughout the event, with the authorisation of the Stewards, the Technical Commissioners may replace any part or accessory of the engine, as well as the engine itself of the Competitor's kart, with corresponding parts/accessories and engines owned by the Promoter. The Promoter, while guaranteeing the perfect efficiency and functioning of the replacement material, cannot under any circumstances be held responsible for any malfunction occurring after replacement.

2.15 The Stewards may, even on their own initiative, order technical checks that result in the subsequent non-use of the part checked. If the part is found to be compliant, it will be reimbursed by the Promoter to the Competitor. No reimbursement will be made if the checks reveal that the part is not original.

2.16 During each race and for technical checks on the engine only, an IAME consultant may be present to assist the ACI Technical Delegate. The chassis and other parts are checked by Technical Commissioners appointed by the ACI. The technical inspection procedures for the engine and/or any other parts shall be carried out exclusively by Technical Commissioners appointed by ACI for the event, in accordance with the RDS Karting Technical Regulations 2025; for any complaints and/or appeals, please refer to the provisions of RSN ACI Sport and RDS Sportivo Karting 2025.

2.17 In specific cases, the Board of Stewards may order the postponement of technical checks at the manufacturer's premises, with transport costs to be borne by the Promoter in the case of compliant material, or by the Competitor concerned in the case of non-compliant material.

The Promoter is responsible for delivering the part(s) to the manufacturer's premises, carefully sealed and accompanied by the Stewards' report.

At the location indicated by the Stewards, the part(s) must be checked in the presence of the Competitor and the Technical Delegate of the event, who must draw up the verification report to be sent to the President of the Stewards.

3. COMPLAINTS

As required by RSN ACI Sport and RDS Sportivo Karting 2025.

4. AMENDMENTS TO THE REGULATION

In order to ensure the proper conduct of the IAME Series and/or in cases of force majeure, subject to authorisation by ACI Sport, the Promoter reserves the right to amend these Technical Regulations.

5. FUEL, LUBRICANTS, TANK

5.1 Only fuels commonly available at refuelling stations are permitted. The choice of distributor for the mandatory supply of fuel, as well as the RON number, shall be indicated by the Event Organiser and reported in the individual Specific Race Regulations.

5.2 The fuel must not contain any additives other than lubricant.

5.3 Lubricant: Wladoil K2-T (CIK/FIA Karting registered)

5.4 The fuel tank must be removable and have a minimum capacity of 8 litres (3 litres for X30 BABY/X30 U10/X30 MINI).

5.5 The use of a cooling system vent recovery tank and petrol tank is mandatory.



6. TYRES

X30 Baby/X30 U10/X30 Mini

Front

Rear

X30 Junior/S125J/KA100

Front

Rear

X30 Senior/X30 Master/S125S/S125M

Front.

Rear

Slick

KOMET K1D-M 10 x 4.00-5

KOMET K1D-M 11 x 5.00-5

KOMET K3H 10 x 4.60-5

KOMET K3H 11 x 7.10-5

KOMET K3M 10 x 4.60-5

KOMET K3M 11 x 7.10-5

Wet

KOMET K1D-W 10 x 4.00-5

KOMET K1D-W 11 x 5.00-5

KOMET K3W 10 x 4.20-5

KOMET K3W 11 x 6.00-5

KOMET K3W 10 x 4.20-5

KOMET K3W 11 x 6.00-5

6.2 Tyre Inspection Tool

MiniRAE Lite Control Tool (RAE Systems Inc., USA) is used from the timed trials until the final stage of the event. The check is carried out at the entrance to the starting park, and the tyre measurement must not exceed 15 ppm. If this value is exceeded, the driver will not be allowed to enter the starting park and the Technical Delegate must prepare a report to be submitted to the Stewards appointed by ACI Sport for the race.

7. ATTACHMENTS

The following attachments form an integral part of these regulations:

- 1 - Technical Data Sheet 398E IAME X30 WATERSWIFT 60cc EL
- 2 - Technical Specifications 364I IAME X30 WATERSWIFT 60cc
- 3 - Technical Data Sheet 254Z IAME X30 125cc
- 4 - Technical Data Sheet 348D Tillotson HW27A Carburettor
- 5 - Technical Data Sheet 401D IAME Reedjet 100cc
- 6 - Technical Data Sheet 409B IAME S125 125cc
- 7 - Technical Data Sheet 410 Tillotson HW50A Carburettor
- 8 - Distribution control procedure

8. OFFICIAL REGULATIONS

These Regulations are published in Italian and English. In the event of any dispute, the Italian version of these Regulations shall prevail.



TECHNICAL REGULATIONS X30 BABY - X30 U10 - X30 MINI

1. AUTHORISED CHASSIS

Only chassis approved for the Mini category, in accordance with ACI Sport and/or FIA Karting regulations, as listed in the manufacturers' catalogues, with either valid or expired homologation, are permitted. If a chassis with CIK-FIA Mini Gr.3 homologation is used, all chassis components, bodywork, rear protection and braking system must have the same CIK-FIA homologation.

2. DEFINITION OF CHASSIS

Chassis must meet the following requirements:

2.1 Conventional chassis in accordance with ACI Sport/FIA Karting regulations, with valid or expired homologation for the MINI category.

2.2 Front fairing, side bodywork, front spoiler and rear bumper, with valid or expired ACI Sport/CIK/FIA Karting homologation.

2.3 Front fairing fastening system as per RDS Karting Technical Regulations 2025, Articles 4.14.1 and 4.14.2.

3. ENGINE

3.1 Any modification or addition to the engine and its accessories is prohibited, unless expressly authorised. IAME considers any action that modifies the original appearance and/or dimensions of a component to be a modification. Any modification and/or installation that results in the alteration of a dimension or makes it impossible to verify the same is strictly prohibited. The Competitor/Driver is responsible for the conformity of their equipment.

3.2 The only engine authorised for the entire event is the original IAME X30 WATERSWIFT 60cc, strictly compliant with the reference technical data sheet (technical characteristics, measurements, weights, diagrams and tolerances prescribed by the manufacturer). The images contained in the homologation form are also valid for identifying the engine and components.

3.3 The motors must be equipped with the original serial number. No modifications, removals or additions of parts are permitted. All internal and external components of the motor must be installed in their original position and must function in accordance with the manufacturer's technical specifications, performing the function for which they were designed.

3.4 The manufacturing, assembly and adjustment tolerances indicated on the engine data sheet refer exclusively to manufacturing tolerances. Therefore, no work may be carried out on the engine, even if the final measurements obtained are within the limits prescribed by the tolerances.

3.5 In order to maintain reliability, any type of modification is prohibited. The maximum and minimum values permitted are verified in accordance with the method prescribed by the FIA Karting Technical Regulations, including the method for checking the combustion chamber volume.

3.6 Any uncertainties regarding measurements not included in the engine data sheets or in these regulations may be resolved by comparison with the same sample available to the Promoter, and in compliance with the tolerance requirements as per FIA Karting regulations.

3.7 All templates included in the engine technical data sheets and available to the Technical Commissioners are to be considered valid instruments certified by the Manufacturer for the purpose of determining the conformity of the part for which they are intended to be checked.

3.8 Diagram Table:

Ref. Technical Data Sheet of the X30 WaterSwift 60cc EL (X30 BABY) engine

Ref. Technical Data Sheet for the X30 WaterSwift 60cc engine (X30 U10 – X30 MINI)

4. CYLINDER HEAD

4.1 The cylinder head must be original.

4.2 The body of the spark plug, when tightened on the cylinder head, must not protrude above the top of the combustion

V.A.L.M S.r.l.

Via Sile 24 int. 15

31033 Castelfranco Veneto (TV)

VAT number/Tax code:

04976910267



chamber. The minimum squish measurement must comply with that indicated on the engine technical data sheet.

4.3 The squish must be measured on the engine in race conditions. The tin wire used to measure the squish must have a diameter of 1.5 mm. The original IAME template code 10215 is the reference for checking the cylinder head profile.

5. CYLINDER

5.1 Only original cylinders fitted with a cylinder lock pin and marking are permitted.

5.2 No machining such as polishing, sandblasting, trimming or any other modification is permitted. Only boring/lapping of the barrel is permitted. No heat treatments or surface treatments are permitted.

5.3 Modification of the diagram is only permitted by replacing the cylinder base gasket. The number of cylinder base gaskets is not limited. Original gaskets.

5.4 No gaskets are allowed between the cylinder and the head. In addition to the opening angle measurements, the original IAME template code ATT-005 is the reference for checking the distance between the upper edge of the ports and the head support surface.

5.5 Cylinder heat shielding is permitted, provided that it cannot be removed while the kart is in motion.

5.6 Starting from engine serial number 011150, only cylinders bearing the markings indicated in the reference technical data sheet may be used.

6. CRANKCASE, ENGINE SHAFT, COUPLING AXLE, CONNECTING ROD

6.1 Only original parts without modifications are permitted.

6.2 Only connecting rod end roller cages (code IAME B-10431) and connecting rod foot roller cages (code IAME A-60440) are authorised, as well as strictly original shims (code IAME E-38436).

6.3 Sealing rings fitted as originally, on the inner hollow side of the crankcase.

7. BEARINGS

7.1 Bearings may only be replaced with strictly original ones: crankshaft bearings code IAME 10400- D (6204 C4).

7.2 Angular contact bearings are prohibited.

7.3 Only bearings with steel rings and rolling elements are permitted.

7.4 Bearings that do not bear the correct classification number, clearly visible, in accordance with the regulations, are expressly prohibited.

7.5 Bearings must be mounted with the balls visible from inside the housing.

7.6 In order to obtain the correct axial clearance, the use of spacers behind the bearings is permitted.

7.7 All internal engine parts must be original parts supplied by the manufacturer, in the same number as specified by the manufacturer and mounted in the prescribed position.

8. PISTON, RING, PIN

8.1 Only original, unmodified parts that comply with the engine specifications are permitted.



9. CARBURETTOR

9.1 Only the carburettor supplied with the engine in its original configuration (same brand, same model, same reference) is permitted for the category:

9.2 X30 BABY: Tillotson HW-47A

9.3 X30 MINI U10 – X30 MINI: Tillotson HW-31A

9.4 Only original accessories supplied with the carburettor and indicated on the technical data sheet are permitted.

9.5 The needle valve spring is free.

9.6 The carburettor position is unrestricted (i.e. with the fuel pump positioned upwards or downwards).

9.7 It is mandatory to use all carburettor spacers in the order indicated in the technical data sheet, in accordance with the engine technical data sheet, without any modifications, and the relevant original gaskets.

10. INTAKE SILENCER

10.1 The intake silencer must be the one originally supplied with the engine (same brand, same model, same reference), i.e. IAME mod. MINI SWIFT CSAI 01/SA/14 approved. The intake pipe must have an internal diameter of 23 mm max. Externally, protective grilles and tiles are optional.

10.2 The rubber connector linking the intake silencer to the carburettor must be fitted and comply with the specifications in the homologation form. The foam filter element, if used, must be intact.

10.3 All injection and/or pulverisation systems of any kind are prohibited.

11. TRANSMISSION

11.1 The engine is equipped with a dry centrifugal clutch transmission system.

11.2 Any intervention aimed at extending clutch slip beyond the maximum engagement speed indicated is expressly prohibited.

11.3 The clutch must engage at a maximum of 4,500 rpm, causing the kart to move forward with the driver on board and in competition trim.

11.4 The clutch must be fully disengaged at a maximum speed of 6,500 rpm under all conditions.

11.5 This value can be checked using instruments designed for this purpose.

11.6 Each Competitor/Driver is responsible for the good condition of the friction material on the clutch rotor and for the cleanliness of the parts subject to friction.

11.7 The correct functioning of the clutch and the drag speed may be checked by the Stewards at any time during the race, even after the finish.

11.8 The UniLog clutch control system manufactured by Unipro may be used. In this case, the Competitor/Driver must be equipped with the cable/support kit, while the instrument is provided for use by the Promoter.

11.9 Only original IAME Z10/Z11 pinions are permitted.

11.10 Only the Z11 pinion may be used in the IAME Series Italy Racing Formula trials.

11.11 For the X30 BABY category, the use of crowns with a minimum of 80 teeth and a maximum of 84 teeth is mandatory.

12. IGNITION

12.1 Only the original ignition system is permitted, without any modifications, i.e. the SELETTRA ignition code IAME A-61951 and coil code IAME A-61955.



12.2 The entire ignition system must remain strictly original.

12.3 The battery must remain connected to the ignition system and mounted on the frame at all times.

13. SPARK PLUG AND SPARK PLUG CAP

13.1 Only original NGK B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG spark plugs are permitted, without any modifications.

13.2 The spark plug must be fitted with its original gasket. The insulator must not protrude beyond the spark plug body and the length of the spark plug body must not exceed 18.5 mm.

13.3 Original spark plug cap, as supplied with the engine code IAME 10544 (PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm).

14. EXHAUST SYSTEM AND SILENCER

14.1 The original exhaust silencer fitted to the engine must comply with the engine data sheet, without any modification to its structure (magnetic material) or dimensions.

14.2 The exhaust manifold must remain compliant with the technical specifications in all cases.

14.3 Requirement for category X30 BABY: original exhaust manifold with 12.5 mm restriction as per the technical data sheet.

14.4 For the X30 U10 category, the original exhaust manifold with a restriction of 18 mm as per the technical data sheet is mandatory.

14.5 The use of a single original exhaust gasket is mandatory and the gas seal between the cylinder and the manifold must be guaranteed at all times.

14.6 Exhaust gas temperature sensor permitted.

15. COOLING

15.1 The cooling system must be as originally delivered: a single original IAME radiator (code T-8601) and a single original IAME water pump (blue/black plastic or aluminium) as supplied with the engine.

15.2 The number of radiator supports, black or chrome, is not limited. The only alternative supports allowed are the optional IAME code T-8730NL-C.

15.2 The use of the original drive pulley combined with the OR transmission rings is mandatory. The type of OR transmission is free.

15.3 Original water pipes, marked IAME, blue in colour, as supplied with the engine. The number of radiator support brackets is not limited.

15.4 Original IAME thermostats, two-way or three-way, authorised and optional. The two-way thermostat housing can also be installed without the thermostat inside and function as a connector. Authorised water temperature sensor connector, even in the absence of a thermostat.

15.5 The only coolant permitted is water, without any additives.

15.6 Radiator shielding is permitted, either adhesive or mechanical, provided that it cannot be removed while the kart is in motion.

16. ELECTRIC STARTER

16.1 The integrated start/stop system must always be fitted with all its components in perfect working order and correctly connected.



TECHNICAL REGULATIONS X30 JUNIOR - X30 SENIOR - X30 MASTER

1. AUTHORISED CHASSIS

Only chassis approved in accordance with CIK/FIA Karting regulations, listed in the manufacturers' catalogues and compliant with Article 2 of the FIA Karting regulations, whether with valid or expired approval, are permitted.

2. DEFINITION OF CHASSIS

Chassis must meet the following requirements:

2.1 Conventional chassis in accordance with CIK/FIA Karting regulations, with valid or expired homologation.

2.2 Rear axle made of magnetic steel with a maximum diameter of 50 mm.

2.3 The use of a 'closed' chain guard is mandatory.

2.4 CIK/FIA Karting approved rear brake.

2.5 Front brakes not permitted.

2.6 Front fairing, side fairings, front spoiler and rear bumper, with valid or expired CIK/FIA Karting homologation.

2.7 Front fairing fixing system as per RDS Karting Technical Regulations 2025, Article 4.14.3.

2.8 For any details not mentioned in the articles concerning the chassis, the CIK/FIA Karting regulations shall prevail.

3. ENGINE

3.1 Any modification or addition to the engine and its accessories is prohibited, unless expressly authorised. IAME considers any action that modifies the original appearance and/or dimensions of a component to be a modification. Any modification and/or installation that results in the alteration of a dimension or makes it impossible to verify the same is strictly prohibited. The Competitor is responsible for the conformity of their equipment.

3.2 The only engine authorised for the entire event is the original IAME X30 125 RL TaG, strictly compliant with the reference technical data sheet (technical characteristics, measurements, weights, diagrams and tolerances prescribed by the manufacturer). The images contained in the technical data sheet are also valid for identifying the engine and components.

3.3 The engines must bear their original serial number.

3.4 No modifications, removals or additions of parts are permitted. All internal and external components of the engine must be installed in their original position and must function in accordance with the manufacturer's technical specifications, performing the function for which they were designed.

3.5 The manufacturing, assembly and adjustment tolerances indicated on the engine data sheet refer exclusively to manufacturing tolerances. Therefore, no work may be carried out on the engine, even if the final measurements obtained are within the limits prescribed by the tolerances.

3.6 In order to maintain reliability, any type of modification is prohibited. The maximum and minimum values permitted are verified according to the method prescribed by the CIK/FIA Karting Technical Regulations, including the method for checking the combustion chamber volume.



3.7 Any uncertainties regarding measurements not included in the engine data sheets or in these regulations may be resolved by comparison with the same sample, available to the Promoter, and in compliance with the tolerance requirements as per CIK/FIA Karting regulations.

3.8 All templates included in the engine technical data sheets and available to the Technical Commissioners are to be considered valid instruments certified by the Manufacturer for the purpose of determining the conformity of the part for which they are intended to be checked.

3.9 Diagram table:

Ref. Engine Technical Data Sheet

4. CYLINDER HEAD

4.1 The cylinder head must be the original one.

4.2 The body of the spark plug screwed onto the cylinder head must not protrude above the top of the combustion chamber.

4.3 The minimum squish measurement must comply with that indicated on the engine data sheet.

4.4 The squish must be measured on the engine in race conditions.

4.5 The tin wire used to measure the squish must have a diameter of 1.5 mm.

4.6 The original IAME template code ATT-025/1 is the reference for checking the profile of the cylinder head.

5. CYLINDER

5.1 Only original cylinders fitted with a barrel locking pin and marking are permitted.

5.2 No machining such as polishing, sandblasting, trimming or any other modification is permitted. Only boring/lapping of the barrel is permitted. No heat treatments or surface treatments are permitted.

5.3 Modification of the diagram is only permitted with replacement of the cylinder base gasket.

5.4 The number of cylinder base gaskets is not limited.

5.5 No gaskets are allowed between the cylinder and the head.

5.6 In addition to the opening angle measurements, the original IAME template code ATT-025/2 is the reference for checking the distance of the upper edge of the lights from the head support surface. The original IAME template code ATT-035/1 is the reference for visual inspection of the lights.

5.7 Cylinder heat shielding is permitted, provided that it cannot be removed while the kart is in motion.

6. CRANKCASE, ENGINE SHAFT, COUPLING AXLE, CONNECTING ROD

6.1 Only original parts without modifications are permitted.

6.2 The original IAME ATT-035/3 template is the reference for checking the position of the reed valve assembly.

6.3 The original IAME ATT-035/4 template is the reference for checking the distance between the cylinder centring pins.

6.4 The original IAME ATT-035/5 template is the reference for checking the height of the cylinder base.



6.5 Connecting rod head roller cage (code X30125431) and connecting rod foot (code E-10440 or E-10441) as well as shims (code X30125436 or X30125437), strictly original.

6.6 Original sealing rings fitted as originally, i.e. on the inner hollow side of the engine casing.

7. BEARINGS

7.1 Only 6206 C4 motor shaft ball bearings and SKF BC1-3342 B roller bearings are permitted. The combination of ball bearings and roller bearings on the same motor is not permitted. Only 6202 C3 / C4 / C4H and 6005 C3 / C4 ball bearings with steel balls and polyamide cages are permitted.

7.2 Angular contact bearings are prohibited.

7.3 Only bearings with steel rings and rolling elements are permitted.

7.4 Bearings that do not bear the correct classification number, clearly visible, in accordance with the regulations, are expressly prohibited.

7.5 Ball bearings must be mounted with the balls visible from inside the housing.

7.6 In order to obtain the correct axial clearance, the use of spacers behind the bearings is permitted.

7.7 All internal engine parts must be original parts supplied by the manufacturer, in the same number as specified by the manufacturer and mounted in the prescribed position.

8. PISTON, RING, PIN

8.1 Only original parts without modifications, compliant with the engine technical data sheet, are permitted.

8.2 The original IAME template code ATT-035/2 is the reference for checking the shape of the piston crown.

9. INTAKE ASSEMBLY AND REED VALVE

9.1 Only original parts without modifications are permitted.

9.2 No machining or surface finishing of the bearing surfaces of the pack is permitted.

9.3 The conveyor must be original and unmodified.

9.4 The carburettor seat must remain strictly original.

9.5 Reed pack/base gasket, thickness 1 mm (permitted tolerance +/- 0.3 mm).

9.6 Conveyor/reed pack gasket, thickness 0.8 mm (permitted tolerance +/- 0.3 mm).

10. REED VALVE

10.1 Original IAME vetronite lamellae are permitted (min. thickness 0.30 mm).

10.2 Original IAME carbon fibre lamellae (min. thickness 0.24 mm) are permitted.

10.3 The combination of carbon and vetronite lamellae is prohibited, even if original.

10.4 Modification of the shape of the plates is expressly prohibited.



11. CARBURETTOR

11.1 Only the Tillotson HW27A carburettor supplied with the engine in its original configuration may be used.

11.2 Only accessories supplied with the carburettor and shown in the technical data sheet are permitted. The needle valve spring is free.

11.3 The carburettor position is free (i.e. with the fuel pump positioned upwards or downwards).

11.4 The original IAME template code ATT-035/2 is the reference for checking the carburettor intake duct.

11.5 Reference template for atomiser height: ATT-035/12

12. INTAKE SILENCER

12.1 Original intake silencer (code X30125740) as supplied with the engine.

12.2 Carburettor gasket thickness 1 mm (tolerance +/- 0.3 mm)

12.3 The intake pipes must have an internal diameter of max. 23 mm. Protective grilles or tiles are optional.

12.4 The rubber connector with air filter connecting the intake silencer to the carburettor must be fitted and comply with the specifications in the type-approval document. The foam filter element must be intact.

12.5 All injection and/or pulverisation systems of any kind are prohibited.

12.6 In case of rain, the only protection allowed is the original IAME SKE005-PN-IAME

13. TRANSMISSION

13.1 Any attempts to extend the clutch slip beyond the maximum engagement speed indicated are strictly prohibited.

13.2 The clutch must start to engage at a maximum of 4,000 rpm, causing the kart to move forward with the driver on board and in competition trim. The clutch must engage completely at a maximum of 6,000 rpm under all conditions. This value can be checked using instruments designed for this purpose.

13.3 Each Competitor/Driver is responsible for the good condition of the friction material on the clutch rotor and for the cleanliness of the parts subject to friction.

13.4 The correct functioning of the clutch and the drive speed may be checked by the Stewards at any time during the race, even after the finish.

13.5 The original IAME template code ATT-047/4 is the reference for checking the clutch bell. The template, positioned perpendicular to the axis of the clutch bell, must not enter.

13.6 The UniLog clutch control system manufactured by UniPro may be used, in which case the Competitor/Driver must be equipped with the cable/support kit, while the instrument is provided for use by the Promoter.

13.7 Only original IAME Z10/Z11/Z12/Z13 pinions are permitted.

14. IGNITION

14.1 Only original ignitions are permitted, without any modifications, both the SELETTRA "DIGITALE S" and SELETTRA "DIGITALE K" ignitions.



14.2 The entire ignition system must remain strictly original.

14.3 Only type "C" electronic control units (16,000 rpm limiter) are permitted.

14.4 The electronic control unit must be fixed to the frame (DIGITAL K system) or to the motor (DIGITAL S system), leaving the side bearing the markings clearly visible.

14.5 Any work on the system securing the stator to the base, the shape or thickness of the rotor reference key, or the keyways on the rotor and motor shaft is strictly prohibited.

14.6 The original ATT-035/7 template is the reference for checking the correct position of the phase reference mark on the rotor.

14.7 The battery must remain connected to the ignition system and mounted on the frame at all times.

15. SPARK PLUG

15.1 Only NGK spark plugs are permitted: B9EG - B10EG - BR9EG - BR9EIX - BR10EG - BR10EIX - R6252K-105 - R6254E-105, original and without any modifications.

15.2 The spark plug must be fitted with the original gasket. The insulator must not protrude beyond the spark plug body and the length of the spark plug body must not exceed 18.5 mm.

15.3 Original spark plug pipe, as supplied with the engine code IAME 10544 (PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm).

16. EXHAUST SYSTEM AND SILENCER

16.1 Original silencer compliant with the type-approval certificate, with no modifications to the structure (magnetic material) or dimensions.

16.2 The only authorised modification is the drilling of the seat for the installation of the exhaust gas temperature sensor.

16.3 Original exhaust manifold as per technical data sheet.

16.4 Original exhaust manifold with 22.7 mm restriction specific for X30 Junior, as per technical data sheet.

16.5 The installation of at least one gasket between the cylinder and the exhaust manifold is mandatory and must be original. Thickness optional.

16.6 The gas seal between the cylinder and the exhaust manifold must be guaranteed at all times.

16.7 Exhaust manifold reference template: ATT-035/9

17. COOLING

17.1 The cooling system must be original: a single original IAME radiator (code T-8000B or T-8001) and a single original IAME pump (blue/black plastic or aluminium) as supplied with the engine.

17.2 The use of the original drive pulley (blue/black plastic or aluminium) combined with the transmission O-rings is mandatory. The type of transmission O-ring is free.

17.3 Original water pipes, marked IAME, blue in colour, as supplied with the engine.

17.4 The number of radiator supports, black or chrome-plated, is not limited. The only alternative supports allowed are the optional IAME code T-8136NL-C.



17.5 Original IAME thermostats, two-way or three-way, authorised and optional. The two-way thermostat housing can also be installed without the thermostat inside and function as a connector. Authorised water temperature sensor connector, even in the absence of a thermostat.

17.6 The only coolant permitted is water, without any additives.

17.7 Radiator shielding is permitted, either adhesive or mechanical, provided that it cannot be removed while the kart is in motion.

18. ELECTRIC STARTER

18.1 The integrated start/stop system must always be fitted with all its components in perfect working order and correctly connected.



KA100 TECHNICAL REGULATIONS

1. AUTHORISED CHASSIS

Only chassis approved in accordance with CIK/FIA Karting regulations, listed in the manufacturers' catalogues and compliant with Article 2 of the FIA Karting regulations, with either valid or expired homologation, are permitted.

2. DEFINITION OF FRAMES

Chassis must meet the following requirements:

2.1 Conventional chassis in accordance with CIK/FIA Karting Regulations, with valid or expired homologation.

2.2 Magnetic steel rear axle with a maximum diameter of 50 mm.

2.3 The use of a "closed" chain guard is mandatory.

2.4 CIK/FIA Karting approved rear brake.

2.5 Front brakes not permitted

2.6 Front fairing, side bodywork, front spoiler and rear bumper with valid or expired CIK/FIA Karting homologation.

2.7 Front fairing fixing system as per RDS Karting Technical Regulations 2025, art. 4.14.3.

2.8 For any details not mentioned in the articles concerning the chassis, the CIK/FIA Karting regulations shall prevail.

3. ENGINE

3.1 Any modification or addition to the engine and its accessories is prohibited, unless expressly authorised. IAME considers any action that modifies the original appearance and/or dimensions of a component to be a modification. Any modification and/or installation that results in the alteration of a dimension or makes it impossible to verify the same is strictly prohibited. The Competitor is responsible for the conformity of their equipment.

3.2 The only engine authorised for the entire event is the original IAME Reedjet 100cc, which must strictly comply with the technical data sheet (technical characteristics, measurements, weights, diagrams and tolerances specified by the manufacturer). The images contained in the technical data sheet are also valid for identifying the engine and components.

3.3 Engines must bear the original serial number.

3.4 No modifications, removals or additions of parts are permitted. All internal and external engine components must be installed in their original position and must function in accordance with the manufacturer's technical specifications, performing the function for which they were designed.

3.5 The machining, assembly and adjustment tolerances indicated on the engine data sheet refer exclusively to manufacturing tolerances. Therefore, no work may be carried out on the engine, even if the final measurements obtained are within the limits prescribed by the tolerances.

3.6 In order to maintain the characteristic reliability, any type of modification is prohibited. The maximum and minimum values permitted are verified according to the method prescribed by the CIK/FIA Karting Technical Regulations, including the method for checking the combustion chamber volume.



3.7 Any uncertainties regarding measurements not included in the engine technical data sheets or in these regulations may be resolved by comparison with the same sample, available to the Promoter, and in compliance with the tolerance requirements as per CIK/FIA Karting regulations.

3.8 All templates included in the engine technical data sheets and available to the Technical Commissioners are to be considered valid instruments certified by the Manufacturer for the purpose of determining the conformity of the part for which they are intended to be checked.

3.9 Diagram table:

Ref. Engine Technical Data Sheet

3.10 CYLINDER HEAD

3.11 The cylinder head must be the original one.

3.12 The body of the spark plug screwed onto the cylinder head must not protrude beyond the top of the combustion chamber.

3.13 The minimum squish measurement must comply with that indicated on the engine technical data sheet.

3.14 The tin wire used to measure squish must have a diameter of 1.5 mm.

3.15 The original IAME ATT-063/1 template is the reference for checking the conformity of the dome profile. The profile of the template must match the profile of the dome at all points.

3.16 The original IAME ATT-063/2 template is the reference for checking the volume of the combustion chambers.

4 CYLINDER

4.1 Only original cylinders fitted with a barrel locking pin and original IAME marking are permitted.

4.2 No machining such as polishing, sandblasting, trimming or any other modification is permitted. Only boring/lapping of the barrel is permitted. No heat treatments or surface treatments are permitted.

4.3 Modification of the diagram is only permitted with replacement of the cylinder base gasket.

4.4 There is no limit to the number of cylinder base gaskets.

4.5 Only one gasket between the cylinder and the head may be used, with a thickness chosen from those available from IAME: ref. IAA-40200-0.05 or IAA-40200-0.10 or IAA-40200-0.15.

4.6 The original IAME ATT-063/3 and ATT-063/5 templates are the reference for checking the clearances.

4.7 The original IAME ATT-063/CL template is the reference for visual verification of cylinder barrel conformity.

5 CRANKCASE, CRANKSHAFT, COUPLING AXLE, CONNECTING ROD

5.1 Crankcase, crankshaft, coupling shaft, connecting rod strictly original without any modifications.

5.2 Only original roller cages with connecting rod heads (X30125431), connecting rod feet (E-10440 or E-10441) and shims (X30125436 or X30125437) are permitted.

5.3 The sealing rings must be fitted correctly, with the hollow side facing the inside of the casing and without any modifications.



6 BEARINGS

6.1 Only 6205 TNH C4 main bearings are permitted.

6.2 Angular contact bearings are not permitted.

6.3 Ceramic balls are not permitted.

6.4 The bearings must be installed with the balls visible from inside the casing.

6.5 Bearings that do not bear the correct classification number, clearly visible, in accordance with the regulations, are expressly prohibited.

6.6 In order to obtain the correct axial clearance, the use of spacers behind the bearings is permitted.

6.7 All internal engine parts must be original parts supplied by the manufacturer, in the same number as specified by the manufacturer and fitted in the prescribed position.

7 PISTON - RING - PIN

7.1 Only original parts without modifications, in accordance with the engine data sheet, are permitted.

7.2 The original IAME ATT-063/4 template is the reference for checking the shape of the piston crown.

8 SLAT GROUP

8.1 Only original parts without modifications, compliant with the engine technical data sheet, are permitted.

8.2 No modifications to the slat support surfaces are permitted.

8.3 The thickness of the gasket between the reed valve assembly and the crankcase is 1 mm (tolerance +/- 0.3 mm).

8.4 The thickness of the gasket between the conveyor and the base is 0.8 mm (tolerance allowed +/- 0.3 mm).

9 REED VALVE

9.1 Only original IAME-marked glass fibre (min. thickness 0.25 mm) or carbon fibre (min. thickness 0.22 mm) slats are permitted.

9.2 Any modification to the slats is prohibited.

9.3 The combination of carbon and vetronite plates is prohibited, even if original.

10 CARBURETTOR

10.1 Only the Tillotson HW-33A carburettor as originally supplied with the engine may be used.

10.2 Only accessories supplied with the carburettor and listed in the technical data sheet are permitted. The needle valve spring is free.

10.3 The needle valve spring is free.

10.4 The carburettor is in the free position (i.e. with the fuel pump positioned upwards or downwards).

10.5 The thickness of the carburettor gasket is 1 mm (tolerance +/- 0.3 mm).



10.6 The original IAME ATT-063/8 and ATT 063/9 templates are the reference for checking the shape of the carburettor intake duct. The shape of the duct must match the profile of the template at all points and along its entire length.

10.7 The original IAME ATT 047/5D template is the reference for checking the screw holes.

11 INTAKE SILENCER

11.1 Only the original IAME intake silencer (IAG-90000G) supplied with the engine may be used.

11.2 The protective grilles for the intake ducts are optional.

11.3 The rubber hose with air filter connecting the intake silencer to the carburettor must be fitted and comply with the specifications in the homologation form. The foam filter element must be intact.

11.4 All injection and/or pulverisation systems of any kind are prohibited.

11.5 In case of rain, the only protection allowed is the original IAME IAG-90000-W.

12 TRANSMISSION

12.1 Any intervention aimed at extending clutch slip beyond the maximum engagement speed indicated is expressly prohibited.

12.2 The clutch must start to engage at a maximum of 4,000 rpm, causing the kart to move forward with the driver on board and in competition trim. The clutch must engage completely at a maximum of 6,000 rpm under all conditions. This value can be checked using instruments designed for this purpose.

12.3 Each Competitor/Driver is responsible for the good condition of the friction material on the clutch rotor and for the cleanliness of the parts subject to friction.

12.4 The correct functioning of the clutch and the drive speed may be checked by the Stewards at any time during the race, even after the finish.

12.5 The original IAME template code ATT-047/4 is the reference for checking the clutch bell. The template, positioned perpendicular to the axis of the clutch bell, must not enter.

12.6 The UniLog clutch control system manufactured by UniPro may be used, in which case the Competitor/Driver must be equipped with the cable/support kit, while the instrument is provided for use by the Promoter.

12.7 Only original IAME Z10/Z11 pinions are permitted.

13 IGNITION

13.1 Only the original Selettra analogue 2-pole system may be used, without any modifications.

13.2 Any work on the system securing the stator to the base, the shape or thickness of the rotor reference key, or the keyways on the rotor and motor shaft is strictly prohibited.

13.3 The original IAME ATT-063/10 template is the reference for checking the correct position of the phase reference mark on the rotor.

13.4 The battery must remain connected to the ignition system and mounted on the chassis at all times.



14. SPARK PLUG

14.1 Only NGK spark plugs are permitted: B9EG - B10EG - B11EG - BR9EG - BR10EG - BR11EG, original and without any modifications.

14.2 The spark plug must be fitted with the original gasket. The insulator must not protrude beyond the spark plug body and the length of the spark plug body must not exceed 18.5 mm.

14.3 Original spark plug pipe, as supplied with the engine code IAME 10544 (PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm).

15 EXHAUST SYSTEM

15.1 Original exhaust silencer and manifold in accordance with the homologation form, without any modification to the structure (magnetic material) or dimensions.

15.2 The gas seal between the cylinder and the exhaust manifold must be guaranteed at all times.

15.3 The exhaust gas seal can be checked at any time by plugging the exhaust pipe outlet and filling it with liquid through the exhaust port to check for leaks.

15.4 The installation of at least one original gasket between the cylinder and the exhaust manifold is mandatory.

15.5 The use of a spacer between the exhaust manifold and the cylinder is prohibited.

15.6 The original IAME ATT-063/7 and ATT-063/6 templates are the reference for checking the conformity of the exhaust manifold.

16 ELECTRIC STARTER

16.1 The integrated start/stop system must always be installed with all its components in perfect working order and correctly connected.



TECHNICAL REGULATIONS S125J - S125S - S125M

1. AUTHORISED CHASSIS

Only chassis approved in accordance with CIK/FIA Karting regulations, listed in the manufacturers' catalogues and compliant with Article 2 of the FIA Karting regulations, with either valid or expired homologation, are permitted.

2. DEFINITION OF CHASSIS

Chassis must meet the following requirements:

- 2.1 Conventional chassis in accordance with CIK/FIA Karting regulations, with valid or expired homologation.
- 2.2 Magnetic steel rear axle with a maximum diameter of 50 mm.
- 2.3 The use of a "closed" chain guard is mandatory.
- 2.4 CIK/FIA Karting approved rear brake.
- 2.5 Front brakes not permitted
- 2.6 Front fairing, side bodywork, front spoiler and rear bumper, with valid or expired CIK/FIA Karting homologation.
- 2.7 Front fairing fixing system as per RDS Karting Technical Regulations 2025, Article 4.14.3.
- 2.8 For any details not mentioned in the articles concerning the chassis, the CIK/FIA Karting regulations shall prevail.

3. ENGINE

3.1 Any modification or addition to the engine and its accessories is prohibited, unless expressly authorised. IAME considers any action that modifies the original appearance and/or dimensions of a component to be a modification. Any modification and/or installation that results in the alteration of a dimension or makes it impossible to verify the same is strictly prohibited. The Competitor is responsible for the conformity of their equipment.

3.2 The only engine authorised for the entire event is the original IAME S125, strictly compliant with the reference technical data sheet (technical characteristics, measurements, weights, diagrams and tolerances prescribed by the manufacturer). The images contained in the technical data sheet are also valid for identifying the engine and components.

3.3 The engines must bear their original serial number.

3.4 No modifications, removals or additions of parts are permitted. All internal and external components of the engine must be installed in their original position and must function in accordance with the manufacturer's technical specifications, performing the function for which they were designed.

3.5 The manufacturing, assembly and adjustment tolerances indicated on the engine data sheet refer exclusively to manufacturing tolerances. Therefore, no work may be carried out on the engine, even if the final measurements obtained are within the limits prescribed by the tolerances.

3.6 In order to maintain reliability, any type of modification is prohibited. The maximum and minimum values permitted are verified according to the method prescribed by the CIK/FIA Karting Technical Regulations, including the method for checking the combustion chamber volume.



3.7 Any uncertainties regarding measurements not included in the engine data sheets or in these regulations may be resolved by comparison with the same sample, available to the Promoter, and in compliance with the tolerance requirements as per CIK/FIA Karting regulations.

3.8 All templates included in the engine technical data sheets and available to the Technical Commissioners are to be considered valid instruments certified by the Manufacturer for the purpose of determining the conformity of the part for which they are intended to be checked.

3.9 Diagram table:

Ref. Engine Technical Data Sheet

4. CYLINDER HEAD

4.1 The cylinder head must be the original one.

4.2 The body of the spark plug screwed onto the cylinder head must not protrude above the top of the combustion chamber.

4.3 The minimum squish measurement must comply with that indicated on the engine data sheet.

4.4 The squish must be measured on the engine in race conditions.

4.5 The tin wire used to measure the squish must have a diameter of 1.5 mm.

4.6 The original IAME template code ATT-077-1 is the reference for checking the cylinder head profile.

5. CYLINDER

5.1 Only original cylinders fitted with a barrel locking pin and marking are permitted.

5.2 No machining such as polishing, sandblasting, trimming or any other modification is permitted. Only boring/lapping of the barrel is permitted. No heat treatments or surface treatments are permitted.

5.3 Modification of the diagram is only permitted with replacement of the cylinder base gasket.

5.4 The number and thickness of the cylinder base gaskets is not limited. Original IAME gaskets.

5.5 Gaskets between the cylinder and head are permitted. The number and thickness of the gaskets is not limited. Original IAME gaskets.

5.6 The original IAME template no. ATT-077-3 is the reference for measuring the main and secondary transfers.

5.7 The original IAME template no. ATT-077-4 is the reference for measuring the main and secondary exhaust ports.

5.8 The original IAME template no. ATT-077-5 is the reference for checking the shape and dimensions of all transfer ports.

5.9 The height of the cylinder block must be measured from the base of the cylinder to the top of the barrel.

5.10 Cylinder heat shielding is permitted, provided that it cannot be removed while the kart is in motion.

6. CRANKCASE, CRANKSHAFT, COUPLING AXLE, CONNECTING ROD

6.1 Only original parts without modifications are permitted.

6.2 The original IAME ATT-077-7 template is the reference for checking the seat of the reed valve pack.



6.3 The original IAME ATT-077-8 template is the reference for checking the distance between the cylinder centering pins.

6.4 The original IAME ATT-077-9 template is the reference for checking the height of the cylinder base plane.

6.5 Connecting rod head roller cage (code TZC-50200), connecting rod foot cage (code IFC-50350), shims (code TZC-70101) and coupling shaft (code TZC-40200), strictly original.

6.6 Original sealing rings mounted as originally, i.e. internal cable side of engine crankcase. No modifications permitted.

7. BEARINGS

7.1 Only SKF BC1 1442 D (35398A) roller bearings are permitted. Only 6202 C4 and 6202 TN9/C4H, 6203 TN1 C4 and 6203 ETN9 / C4 with steel balls and polyamide cage are permitted.

7.2 Angular contact bearings are prohibited.

7.3 Bearings with ceramic balls or rollers are expressly prohibited.

7.4 Bearings that do not bear the correct, clearly visible classification number as described in the regulations are expressly prohibited.

7.5 In order to obtain the correct axial play, the use of spacers behind the bearings is permitted.

7.6 All internal engine parts must be of Manufacturer origin, in the same number as specified by the Manufacturer and mounted in the prescribed position.

8. PISTON, RING, PIN

8.1 Only original and unmodified parts, compliant with the engine data sheet, are permitted.

8.2 The original IAME template code ATT-077-6 is the reference for checking the shape of the piston crown.

9. INTAKE ASSEMBLY AND REED VALVE

9.1 Only original parts without modifications are permitted.

9.2 No machining or surface finishing of the reed valve support surfaces is permitted.

9.3 The conveyor must be original and unmodified.

9.4 The carburettor seat must remain strictly original.

9.5 Conveyor/lamellar pack gasket, thickness 0.8 mm (permitted tolerance +/- 0.3 mm).

10. REED VALVE

10.1 Only original and IAME-branded carbon fibre reeds (min. thickness 0.22mm) are permitted.

10.2 Changing the shape of the slats is expressly prohibited.

11. CARBURETTOR

11.1 Only the carburettor supplied with the engine in its original configuration, i.e. the Tillotson HW50A carburettor, may be used.



11.2 Only accessories supplied with the carburettor and listed in the relevant technical data sheet are permitted.

11.3 The needle valve spring and valve control fork are free.

11.4 The carburettor is in the correct position (i.e. with the fuel pump facing upwards or downwards).

11.5 Carburettor gasket thickness 1 mm (tolerance +/- 0.3 mm)

11.6 The original IAME templates, code ATT-063/8 and ATT-063/9, are the reference for checking the diameter and shape of the carburettor intake duct.

11.7 The IAME template code ATT-047-5M is the reference for checking the diameter of holes L and H.

11.8 The original templates, code ATT-077-10 and ATT-077-11, are the reference for checking the diameter of the fuel holes.

12. INTAKE SILENCER

12.1 Original intake silencer (code X30125740) as supplied with the engine. The intake pipes must have an internal diameter of 23 mm max.

12.2 Protective grilles are optional.

12.3 The rubber fitting with air filter connecting the intake silencer to the carburettor must be fitted and comply with the specifications in the type-approval document. The foam filter element must be intact.

12.4 All injection and/or pulverisation systems of any kind are prohibited.

12.5 In case of rain, the only protection allowed is the original IAME SKE005-PN-IAME

13. TRANSMISSION

13.1 The clutch must engage at a maximum of 4,000 rpm, causing the kart to move forward with the driver on board and in competition trim.

13.2 The clutch must be fully engaged at a maximum of 6,000 rpm under all conditions. This value can be checked using instruments designed for this purpose.

13.3 Each Competitor/Driver is responsible for the good condition of the friction material on the clutch rotor and for the cleanliness of the parts subject to friction.

13.4 The correct functioning of the clutch and the drive speed may be checked by the Stewards at any time during the race, even after the finish. The original IAME template code ATT-047/4 is the reference for checking the clutch bell. The template, positioned perpendicular to the axis of the clutch bell, must not enter.

13.5 Only original IAME Z10/Z11/Z12/Z13 pinions are permitted.

13.6 In the IAME Series Italy Formula Racing trials, only the Z11 pinion is permitted for the S125J and S125S categories.

13.7 The UniLog clutch control system manufactured by UniPro may be used, in which case the Competitor/Driver must be equipped with the cable/bracket kit, while the instrument is supplied for use by the Promoter.

13.8 Any intervention aimed at extending clutch slip beyond the maximum engagement speed indicated is expressly prohibited.



14. IGNITION

- 14.1** Only the "Digital S" SELECTOR ignition is permitted. The entire ignition system must remain strictly original.
- 14.2** Only "S" type electronic control units (16,000 rpm limiter) are permitted.
- 14.3** The electronic control unit must be fixed to the engine, leaving the side bearing the marking clearly visible.
- 14.4** Any modifications to the system securing the stator to the base, the shape or thickness of the rotor reference key, or the keyways on the rotor and motor shaft are expressly prohibited.
- 14.5** The original ATT-035/7 template is the reference for checking the correct position of the phase reference mark on the rotor.
- 14.6** The battery must remain connected to the ignition system and mounted on the frame at all times.

15. SPARK PLUG

- 15.1** Only NGK spark plugs are permitted: B9EG - B10EG - BR9EG - BR9EIX - BR10EG - BR10EIX - R6252K-105 - R6254E-105, original and without any modifications.
- 15.2** The spark plug must be fitted with the original gasket. The insulator must not protrude beyond the spark plug body and the length of the spark plug body must not exceed 18.5 mm.
- 15.3** Original spark plug, as supplied with the engine code IAME 10544 (PVL 401 222 / Selettra 6000721001 5KOhm).

16. EXHAUST SYSTEM AND SILENCER

- 16.1** Original silencer compliant with the type-approval document, without any modifications to the structure (magnetic material) or dimensions.
- 16.2** The only authorised modification is the drilling of the seat for the installation of the exhaust gas temperature sensor.
- 16.3** Original exhaust manifold as per technical data sheet.
- 16.4** Original exhaust manifold with 26 mm restriction specific for S125J, as per technical data sheet.
- 16.5** The installation of at least one gasket between the cylinder and the exhaust manifold is mandatory and must be original.
- 16.6** The use of one or more exhaust shims, code IAME S1NH20500 (thickness 3 mm +/- 0.5), to adjust the length of the exhaust is permitted.
- 16.7** As part of the IAME Series Italy Formula Racing tests, no exhaust spacers are permitted for the S125J and S125S categories.
- 16.8** A gasket must be inserted between each element of the exhaust manifold assembly: cylinder, manifold, spacer or spacers, where present.
- 16.9** The gas seal between the cylinder and the exhaust manifold must be guaranteed at all times.
- 16.10** The exhaust gas seal can be checked at any time by plugging the exhaust manifold outlet and filling it with liquid through the exhaust opening.
- 16.11** The use of the exhaust silencer, in accordance with the technical data sheet, is mandatory.



17. COOLING

17.1 The cooling system must be original: a single original IAME radiator (code T-8000B or T-8001) and a single original IAME pump (blue/black plastic or aluminium) as supplied with the engine.

17.2 The use of the original drive pulley (blue/black plastic or aluminium) combined with drive belts is mandatory. Free pulley drive belts. The use of the pulley and related drive belts is mandatory.

17.3 The number of radiator support brackets is not limited. Original IAME brackets as shown in the engine data sheet. The only alternative supports allowed are the optional IAME code T-8136NL-C.

17.4 Original IAME thermostats, two-way or three-way, authorised and optional. The two-way thermostat housing can also be installed without the thermostat inside and function as a connector. Authorised water temperature sensor connector, even in the absence of a thermostat.

17.5 The only coolant permitted is water, without any additives.

17.6 Radiator shielding is permitted, either adhesive or mechanical, provided that it cannot be removed while the kart is in motion.

17.7 Original water pipes, marked IAME, blue in colour, as delivered with the engine.

17.8 The combination of plastic or aluminium water pumps with plastic or aluminium pulleys is permitted.

17.9 All cooling circuit preheating systems are prohibited.

18. ELECTRIC STARTER

18.1 The integrated start/stop system must always be installed with all its components in perfect working order and correctly connected.



SPECIFIC PROVISIONS FOR THE IAME SERIES ITALY RACING FORMULA ENGINE RENTAL TERMS

During the IAME Series Italy Racing Formula championship, the X30 U10, X30 MINI, S125J and S125S categories are subject to the exclusive use of engines supplied for hire by the Promoter, as detailed in the Participation Agreement.

ENGINE DELIVERY

The "Engine" or "Engines" are assigned/distributed to each Competitor in a number equal to the number of Drivers verified in each category per Competitor for each event.

COMPOSITION OF "ENGINE" CATEGORIES X30 U10/X30 MINI:

n. 1 ENGINE:	IAME X30 WATER Swift - 60cc
n.1 CARBURETTOR:	Tillotson HW-31A
n. 1 EXHAUST:	Original IAME compliant with engine technical specifications
n.1 EXHAUST MANIFOLD:	Specific to the category and compliant with the engine technical data sheet
n. 1 ENGINE PLATE	Engine plate
n.1 COIL:	IAME A-61955
n. 1 START-UP:	SELECTOR switch code IAME A-61951

"ENGINE" COMPOSITION CATEGORIES S125J/S125S

n.1 ENGINE	IAME S125 – 125cc
n. 1 CARBURETTOR:	Tillotson HW50A
n.1 EXHAUST:	Original IAME compliant with technical specifications and complete with silencer
n. 1 EXHAUST MANIFOLD:	Specific for the category and compliant with the engine technical data sheet
n.1 ENGINE PLATE	Engine plate
n. 1 COIL:	IAME code X30 125 933C
n.1 IGNITION	Digital SELECTOR S code X30125953

Anything not included in the "Engine" is the responsibility of the competitor, who is authorised to use only material that complies with the technical regulations and the engine's technical data sheet.

Each motor is identified by a unique serial number. The components supplied with the "Motor" are identified and sealed.
IT IS FORBIDDEN TO TAMPER WITH OR REMOVE THE SEALS.

If it is necessary to remove the seals, only authorised personnel of the Promoter may do so, subject to authorisation by the Stewards, who may decide how to proceed.

It is forbidden to change, alter and/or add any part to the "Engine" or to choose solutions other than those provided. All components must be strictly original as supplied by the Promoter.

RETURN OF THE ENGINE

The "Engine" must be promptly returned at the end of the last race in which the Driver participates, as per the official schedule posted for each event.

Upon return of the "Engine", the Promoter's authorised personnel shall check the condition of the parts, reserving the right to charge the Competitor for any repair/replacement costs of the "Engine" and/or any of its parts in the event of breakage or failure to provide adequate care and maintenance of the "Engine" and/or any of its parts, or for damage caused by improper use of the "Engine" or damage caused as a result of contact.

**SECURITY DEPOSIT**

Upon delivery of the "Engine", the Competitor will be required to pay a security deposit of €100.00 (one hundred) in cash for each "Engine" collected.

Return of Security Deposit

The Security Deposit will be refunded upon return of the "Engine" in a clean, intact, complete condition and in the same condition in which it was delivered.

Retention of the Security Deposit

The security deposit will be retained if the following conditions are met:

- if the "Engine" is not returned clean;
- if the seals are removed or tampered with;
- if the "Engine" is not delivered intact and complete with all parts
- if the "Engine" is delivered with parts that have been changed, altered and/or added (component - engine adjustment - carburettor - engine component) or with "options" other than those supplied. All parts must be strictly original as supplied by Promotore.
- in whole or in part to cover any repair/replacement costs of the "Engine" and any of its parts, due to breakage or failure to properly care for and maintain the "Engine" or damage caused by improper use of the "Engine" or damage caused by contact, it being understood that, if the security deposit is not sufficient to cover such costs, the difference shall be borne by the Competitor.