1. INTRODUZIONE:

La “KFA” è **una categoria dedicata solamente ai kart 100cc** risalenti agli anni ‘90 con **omologazione CIK-FIA/FMK o CSAI**, **fino al 2000.**
La Serie è suddivisa in 2 sottoclassi, denominate “PRE 95” e “PRE 2000”, sono ammessi motori 100cc, lamellari e valvola rotante, a presa diretta con raffreddamento ad aria.
Tutto l’equipaggiamento deve essere utilizzato nella stessa forma in cui veniva utilizzato nei rispettivi anni.

Non sono ammesse: frizioni, avviamento (Touch and Go), radiatori, limitatore dei giri.

2. DEFINIZIONE DELLE CLASSI:

La Serie “KFA” è cosi suddivisa:

Pre ‘95

Pre ‘95 “Plus”

Pre 2000

Pre 2000 “Plus”

Caratteristiche tecniche:

1) **Pre ‘95 =** Utilizzo materiale (Telaio e Motore) antecedente all’anno 1995 con massa complessiva in assetto gara di 148kg.

2) **Pre ‘95 “Plus” =** Utilizzo materiale (Telaio e Motore) antecedente al 1995 con massa complessiva in assetto gara +10kg. Per un totale di 158kg.

3) **Pre 2000 =** Utilizzo materiale (Telaio e Motore) antecedente all’anno 2000 con massa complessiva in assetto gara di 148kg.

4) **Pre 2000 “Plus” =** Utilizzo materiale (Telaio e Motore) antecedente all’anno 2000 con massa complessiva in assetto gara +10kg. Per un totale di 158kg.

3. SVOLGIMENTO COMPETIZIONI:

Le gare si svolgeranno, in linea, con partenza in gruppo, nel rispetto della capienza del Circuito, con la possibilità, se si superi la capienza del Circuito, di suddivisione come descritto precedentemente , nelle caratteristiche tecniche.

4. CONDUTTORI AMMESSI E LICENZE:

Sono ammesse tutte le licenze di tipo Nazionale e Internazionale.

5. PROCEDURA DI GARA:

Quella stabilita dal Regolamento Particolare di Gara e dal Regolamento Sportivo di Settore Karting. La gara si svolgerà su due giornate,.

- PROVE LIBERE: Prevista una o più sessioni di prove libere.

- TEMPI DI QUALIFICAZIONE: Con durata di 10 minuti, sarà preso in considerazione il giro più veloce di ogni pilota e stilata una classifica

- PROCEDURA DI PARTENZA: Per tutte le categorie KFA la procedura di partenza prevede la disposizione dei piloti su due file; la partenza è lanciata

- FASI FINALI: Saranno effettuate una prefinale e una finale

-Se il numero degli iscritti è invece superiore alla capienza massima di partenti consentita sulla pista, i piloti verranno divisi in due o più batterie. Parteciperanno alla finale i piloti qualificatisi di ogni batteria secondo i criteri stabiliti dal Regolamento Sportivo di Settore Karting. È a discrezione dell’organizzatore prevedere oltre che alle manches, una prefinale.

6. BENZINA:

vedi Art. 5.19 del regolamento tecnico di settore Karting.
* la pompa di benzina per ogni evento verrà comunicata dall'organizzatore.

7. LUBRIFICANTE:

Per tutte le categorie del KFA il lubrificante è libero con omologa in corso. (SHELL M NON IDONEO, in quanto non omologato)

8. MASSA:

La massa complessiva minima di pilota (con abbigliamento da corsa) + kart per ciascuna categoria e' la seguente:

- Pre 2000 KG 148.00
- Pre 2000 "Plus" KG 158.00
- Pre 95 KG 148.00
- Pre 95 "Plus" KG 158.00

9. PNEUMATICI:

All'entrata in parco chiuso durante le prove cronometrate verrà scannerizzato un set di gomme tramite il sistema ***codice a barra***. Solo un set di gomme potrà essere utilizzato durante tutta la manifestazione per QUALIFICHE-MANCHES/PREFINALE-FINALE. Anche un set di *gomme usate* può essere scelto per affrontare le fasi di gara in quanto non c'è obbligo d'acquisto.

TIPO SLICK	TIPO RAIN
VEGA GT1	VEGA W5

15. ABBIGLIAMENTO:

L'abbigliamento da gara, tuta, casco, guanti e scarpe da gara devono essere indossati durante tutto l'evento (test e gara). Casco e tuta devono mostrare omologa in corso di validità

1b. REGOLAMENTO TELAIO

-Categoria PRE2000 / PRE2000 Plus

Qualsiasi telaio che è stato omologato per la prima volta durante il periodo di omologazione del 1997, o qualsiasi altro antecedente a questo periodo, è idoneo. Se il telaio non è omologato, è necessario dimostrare che il telaio è stato prodotto entro il 1999. Non c'è un limite inferiore dell'anno di omologa del telaio.

Per esempio: un concorrente può partecipare alla gara con un telaio del 1985 in qualsiasi categoria dell'KFA.

La riproduzione di tali telai è vietata.

La maggior parte dei telai della categoria Pre 2000 sono stati omologati per un periodo di 3 anni, in questo modo è semplice identificare quali telai rientrano in questa categoria. Alcuni però sono stati riomologati e sono stati prodotti dopo il 1999, presentando però lo stesso numero di omologazione di quelli prodotti tra il 1997 e il 1999. Questi telai prodotti successivamente, in quale categoria ricadono? Non è possibile individuare esattamente l'anno di produzione di tutti i telai che furono riomologati, in quanto l'anno di produzione non è sempre stampato. Su alcuni di questi telai è presente solo l'omologa del 1997 nonostante siano stati prodotti dopo il 1999. Il regolamento KFA permette ai kart con l'omologa del 1997 di partecipare alla categoria Pre 2000 nonostante possano essere stati prodotti nel periodo tra il 2000 e il 2002. Ad ogni modo tutti i telai che presentano sulla targhetta di riconoscimento il numero dell'anno di scadenza di omologa 1999 o semplicemente '99 sono ammessi.. In caso di un telaio privo di targhetta di riconoscimento, il possessore del telaio ha la possibilità di richiedere tramite email la provenienza di esso, e in caso faccia parte del gruppo di omologhe alla quale è permesso partecipare ad eventi KFA, verrà conferito il diritto di partecipazione.

- Categoria PRE 95 / PRE 95 Plus

Qualsiasi telaio che è stato omologato per la prima volta durante il periodo di omologazione del 1994, o qualsiasi altro antecedente a questo periodo, è idoneo. Se il telaio non è omologato, è necessario dimostrare la validità di esso. Non c'è un limite inferiore dell'anno di omologa del telaio.

Per esempio: un concorrente può partecipare alla gara con un telaio del 1985 in qualsiasi categoria dell'KFA.

La riproduzione di tali telai è vietata.

La maggior parte dei telai della categoria Pre 95 sono stati omologati per un periodo di 3 anni, in questo modo è semplice identificare quali telai rientrano in questa categoria. Alcuni però sono stati riomologati e sono stati prodotti dopo il 1996, presentando però lo stesso numero di omologazione di quelli prodotti tra il 1994 e il 1996. Questi telai prodotti successivamente, in quale categoria ricadono? Non è possibile individuare esattamente l'anno di produzione di tutti i telai che furono riomologati, in quanto l'anno di produzione non è sempre stampato. Su alcuni di questi telai è presente solo l'omologa del 1994 (con scadenza nel 1996) nonostante siano stati prodotti dopo il 1996. Il regolamento KFA permette ai kart con l'omologa del 1994 di partecipare alla categoria Pre 95 nonostante possano essere stati prodotti nel periodo tra il 1997 e il 1999. Ad ogni modo tutti i telai che presentano sulla targhetta di riconoscimento lo stesso numero dell'omologa del 1994 (per ogni produttore il numero può variare). In caso di un telaio privo di targhetta di riconoscimento, il possessore del telaio ha la possibilità di richiedere tramite email la provenienza di esso, e in caso faccia parte del gruppo di omologhe alla quale è permesso partecipare ad eventi KFA, verrà conferito il diritto di partecipazione.

- Agli eventi KFA è consentito partecipare anche con telai originariamente prodotti con lo scopo di essere utilizzati per le categorie con il cambio di velocità. Se un telaio non è stato concepito per i supporti delle pance laterali, allora non è idoneo, in quanto sono obbligatorie.

Successivamente saranno riportate le specifiche richieste riguardanti le carenature.

3b. CARENATURE

Per tutta la durata degli eventi KFA il kart deve essere obbligatoriamente munito di plastiche laterali, para-urto anteriore, para-urto posteriore e spoiler porta numero, la semplice tabella gialla posta come spoiler porta numero non è da considerarsi valida.

Sono ammesse tutte le carenature di stile anni '90 con omologa di quei tempi. Le carenature con omologa CIK 02, sono ammesse, in quanto hanno un design simile a quelle di quei tempi. Sono vietate le carenature in vetroresina, sono ammesse solo in plastica o derivati. Sono ammesse repliche di tali carenature, anche prive di omologa, ma che rispettino le misure di allora (vedi appendice). In questo caso dovranno essere ispezionate dai commissari tecnici prima di essere utilizzate in prove ufficiali, per verificare la robustezza. Esempi di carenature ammissibili saranno

riportati nell'appendice. Sono ammessi i modelli di plastica laterali aventi ferri laterali inglobati, vedi appendice per esempi.

4b. PARAURTO POSTERIORE:

Il para-urto posteriore è obbligatorio. Sono ammessi tutti i tipi di paraurti in ferro o derivati, che rispecchino le misure del tempo. Ad aggiungersi al para-urto posteriore, sarà obbligatorio l'utilizzo del "cancelletto" inferiore.

5b. MOTORI

I motori devono:

- Avere lo stesso aspetto esteriore di quando furono omologati (con alette raffreddanti piegate, rotte o mancanti).
- Essere raffreddati ad aria.
- Essere stati omologati non dopo il 1998 per la categoria Pre 2000.
- Essere stati omologati non dopo il 1992 per la categoria Pre 95.
- Avere la corsa originaria al tempo dell'omologazione.
- Avere la lunghezza della biella originaria al tempo dell'omologazione e magnetica.
- Avere una capacità non maggiore di 106cc (per permettere ai vecchi motori una vita maggiore).
- Avere l'accensione statica, in maniera analoga. Accessioni programmabili/variabili non sono permesse.
- L'opposizione alle verifiche tecniche sarà sanzionato con l'esclusione dalla manifestazione.

6b. SCARICHI E MARMITTE

Sono obbligatorie marmitte e collettori di scarico originalmente prodotte per motori 100cc per tutte le categorie.

7b. SILENZIATORI D'ASPIRAZIONE:

L'utilizzo è obbligatorio. I silenziatori d'aspirazione devono avere un massimo di 2 aperture di aspirazione, ognuna di queste non deve avere un diametro maggiore di 23mm, ed ogni tromba di aspirazione deve avere una lunghezza minima di 80mm. Sono vietati silenziatori d'aspirazione con al loro interno carta o qualsiasi tipo di filtrazione dell'aria. Tali silenziatori devono rispecchiare lo stile di quegli anni.

L'uso di filtri sulle aperture è permesso.

8b. ASSALE POSTERIORE:

L'asse posteriore deve essere in acciaio magnetico.

Categorie Pre 2000 – diametro dell'assale non maggiore di 50 mm.

Categorie Pre 95 – diametro dell'assale posteriore non maggiore di 40 mm.

9b. CERCHI:

I cerchi di stile e materiale moderno sono ammessi, ma non obbligatori.

10b. MOZZI:

I mozzi anteriori sono permessi ma non obbligatori. Il diametro massimo del cuscinetto interno è di 17mm

11b. LARGHEZZA DEL KART:

La larghezza massima della parte posteriore del kart, misurata tra le due estremità esterne delle gomme posteriori, è di 1400mm. Queste misure sono valevoli per tutte le categorie KFA.

12. CARBURATORE:

In tutte le categorie è ammesso un solo carburatore per motore (non ammessi doppi carburatori). I carburatori devono essere a farfalla con asse centrale (no carburatori a ghigliottina). Diametro massimo del venturi di 24mm, misurato con tampone "non passa" da 24,25mm

Una molla di ritorno deve essere presente sul pedale dell'acceleratore e sul carburatore. Sono ammessi solo carburatori con omologazione precedente al 2000 e i seguenti:

-CMP RACING KART	mod.	M1
-COMER	mod.	MIK FA-NAZ
-ITALSISTEM	mod.	FA-NAZ
-PCR	mod.	BF24 FA-NAZ
-RPM	mod.	MP 10B
-VA.MEC.	mod.	TRYTON C 005
-VITALE	mod.	PDM 1
-VORTEX	mod.	V1

13b. FRENI

Sono ammessi solo freni posteriori. Sono richiesti freni nello stile del periodo della categoria, ma non sono obbligatori. Il cavo secondario del freno è obbligatorio. Questo deve essere fatto passare tra il buco del pedale e il braccio maestro della leva del cilindro. Non è obbligatorio l'utilizzo di pastiglie freno aventi omologa. I tubi dell'impianto frenante possono essere sia in plastica o derivati, che in maglie o derivati. Pastiglie freno prive di omologazione possono essere utilizzate, in quanto non esistenti per la maggior parte degli impianti di quell'epoca.

14b. PROTEZIONE PER LE DITA: (PARACATENA INTEGRALE)

Sono obbligatorie protezioni per le dita in entrambi i motori a lamella e a valvola. Il pignone del motore deve essere completamente irraggiungibile dalle dita del pilota quando si è seduti sul kart. Questo discorso vale per l'intero gruppo corona/catena.