

Regulament tehnic Clasa JUNIOR si SENIOR

Art.1. Echipamentul sportiv se compune din :

1. casca integrală cu următoarele caracteristici :
 - omologare –conform anexa Standarde casti pentru karting CIK.
- părțile ce nu pot fi acoperite cu stikere (colante) sunt specificate în Regulamentul Internațional de Karting RIK
2. combinezon de pilotaj cu omologare CIK-FIA de nivel II
3. ghete de pilotaj pentru karting care sa acopere glezna
4. manuși de pilotaj pentru karting care să acopere încheietura palmei și să nu prezinte perforații
5. optional vesta pentru protecția pieptului și a coastelor fabricată de un producător de echipamente de karting cu sau fara omologare CIK-FIA
6. optional protecție pentru gât fabricată de un producător de echipamente de karting cu sau fără omologare CIK-FIA

Lipsa acestui echipament strict necesar duce la neacceptarea pilotului în concurs la verificarea tehnică inițială.

Art.2.Material sportiv pentru concurs este alcătuit din șasiu, motor cu anexe, anvelope pentru pista uscata sau uda.

Acesta trebuie sa fie în strictă conformitate cu regulamentul tehnic specific. În condițiile în care se constată neconformități ale materialului de concurs la verificarea tehnica, pilotul nu va primi drept de participare în concurs, iar dacă neconformitatea se constată la verificarea tehnică din timpul concursului sau cea finală, pilotul va suferi consecințe în conformitate cu regulamentul sportiv național, iar mecanicul si delegatul structurii sportive vor primi sancțiuni conform regulamentului disciplinar.

Art.3.MOTOR : Se vor folosi motoare marca IAME X30 conform fisei de omologare aprobata de FRK.

Atat motorul cat si toate piesele si subansamblele lui trebuie sa conserve intotdeauna propria constructie de serie si origine. Să fie conforme și identificabile cu ajutorul fotografiilor, desenelor și dimensiunilor descrise în fișa de omologare si in manualul motorului. Orice modificare asupra pieselor motorului si subansamblelor acestuia este interzisa.

3.1.a. Ambreiajul : desen unic pentru toti, conform fisei de omologare a motorului.

Este interzisa orice modificare sau prelucrarea mecanica a ambreiajului. La

maxim 4000 rpm kartul cu pilot la bord trebuie să fie în mișcare. Verificarea se poate face în Pregrila sau după sosire, până la cântar.

Este interzisă folosirea de lubrifianți de orice tip (spray, uleiuri, vaseline) pe suprafața ambreiajului sau tratarea ambreiajului prin diverse metode (tratare chimică sau termică) sau orice artificiu care ar duce la modificarea parametrilor de funcționare în raport cu piesa originală produsă de constructor.

Pentru urmărirea evoluției ambreiajului în timpul curselor, se va folosi sistemul UNILOG pus la dispoziție de FRK.

Sistemul UNILOG este omologat internațional și se folosește pentru urmărirea parametrilor de funcționare a ambreiajului în timpul cursei. Datele furnizate de UNILOG arată dacă ambreiajul funcționează în parametri pentru care a fost construit.

3.1.b. Avans motor- conform specificațiilor din fișa de omologare a motorului.

3.1.c. Bujia: de marcă NGK, tip: B9EG, B10EG, BR9EG, BR10EG, BR10EIX, R6252K-105, R6254E-105, având dimensiunile: lungime 18,5 mm, pas M14x1,25 (vezi fotografia 1), marginea finală a bujiei montată nu trebuie să intre în camera de ardere, electrod neinclus (vezi fotografia nr. 2). Pipa bujiei va trebui să fie cea originală a motorului (cod. IAME 10544). Bujia se va monta cu garnitura originală a bujiei respective.



Foto 1 Foto2

3.2. Aprindere: Sistemul de aprindere trebuie să fie conform cu fișa de omologare a motorului. Orice modificare asupra sistemului de aprindere este interzisă. Sunt

admise doar centralinele de tip „C” care limiteaza turatia la maxim 16.000 rpm. Controlul centralinelor se poate face in orice moment cu aparatura pusa la dispozitie de FRK(UNILOG, cititor RPM).

3.3. Volumul minim al camerei de ardere: 9.7 cc, masurabil cu ajutorul unui plug-insert avand caracteristici conforme cu regulamentul CIK-FIA si anexele acestuia. Procedura de masurare conform reglementari CIK-FIA in vigoare.(Appendix 1). Orice artificiu privind modificarea directă sau indirectă a volumului camerei de ardere este interzis. Forma camerei (verificata cu calibrul pus la dispozitie de constructor) si squis-ul conform fisei de omologare a motorului.

3.4. Racirea este limitata la un singur radiator liber. Sistemul de racire trebuie sa fie strict cel original in conformitate cu fisa de omologare si manualul motorului. Lichid de racire- apa.

3.5. Carburator - TILLOTSON HW27A cu diametru de maxim 27 mm, conform cu propria fisa de omologare si cu precizarile din fisa de omologare a motorului, strict cel original fara modificari, verificabil cu sablonul pus la dispozitie de constructor. Garnitura carburator / admisie de grosime 1mm +/- 0.3 mm.

Orice sistem de injectie este interzis. Pulverizarea altor produse decât carburantul este interzisă.

3.5.1. Admisia – cu clapete conform fisa de omologare a motorului. Este interzisa prelucrarea de orice tip asupra pieselor din componenta admisie.

Garnitura carter / admisie cu clapete – grosime 1mm +/- 0.3 mm.

Garnitura colector / admisie cu clapete – grosime 0.8 mm +/- 0.3 mm.

Se pot folosi doua tipuri de clapete originale: Vetrinite – grosime minim 0.30 mm si Fibra de carbon – grosime minim 0,24 mm. Folosire simultana a celor doua tipuri de lamele este interzisa.

3.6. Lubrifianți: Lubrifiantul utilizat trebuie sa se găsească pe lista CIK-FIA in vigoare. Amestecul lubrifianților diferiți este strict interzis.

3.6.1. Amestecul carburant : Benzina se va achizitiona conform indicatilor din Regulamentului Particular al evenimentului. Procentul de lubrifiant din amestecul carburant trebuie sa fie cel declarat de concurent in Pasaportul Tehnic.

Procedura de prelevare a probelor de amestec carburant pentru testele de laborator(vezi Reg Tehnic CIK-FIA art.2.21.3.1.) se va face conform cu regulamentul tehnic CIK-FIA in vigoare.(art.2.21.3.2)

Specificatiile amestecului carburant trebuie sa fie in conformitate cu prevederile CIK-FIA in vigoare.

Controlul amestecului carburant in pista, se va face cu aparatura pusa la dispozitie de FRK(Aparat Digatron) in conformitate cu prezentul regulament.

O proba se va preleva din rezervorul kartului, in oricare moment al cursei.

Concurentii trebuie sa puna la dispozitia comisarilor tehnici in oricare moment al cursei un flacon sigilat din lubrifiantul declarat in Pasaportul Tehnic al kartului controlat. Se va pregati un amestec carburant cu benzina conform Regulamentului Particular al evenimentului si lubrifiantul din flaconul sigilat pus la dispozitie de concurent(Proba etalon). Se va efectua controlul probei prelevate din rezervor si a probei etalon, cu aparatul Digatron. Diferenta dintre valorile masurate ale celor doua probe nu trebuie sa depaseasca 20% din valoarea masurata a probei etalon.

3.7. Amortizor de zgomot la aspiratie : conform cu fisa de omologare a motorului, cel original al motorului. Elementul filtrant trebuie sa fie intact. Mansonul de cauciuc care conecteaza carburatorul de amortizor trebuie sa fie cel original si montat conform indicatiilor din fisa de omologare .

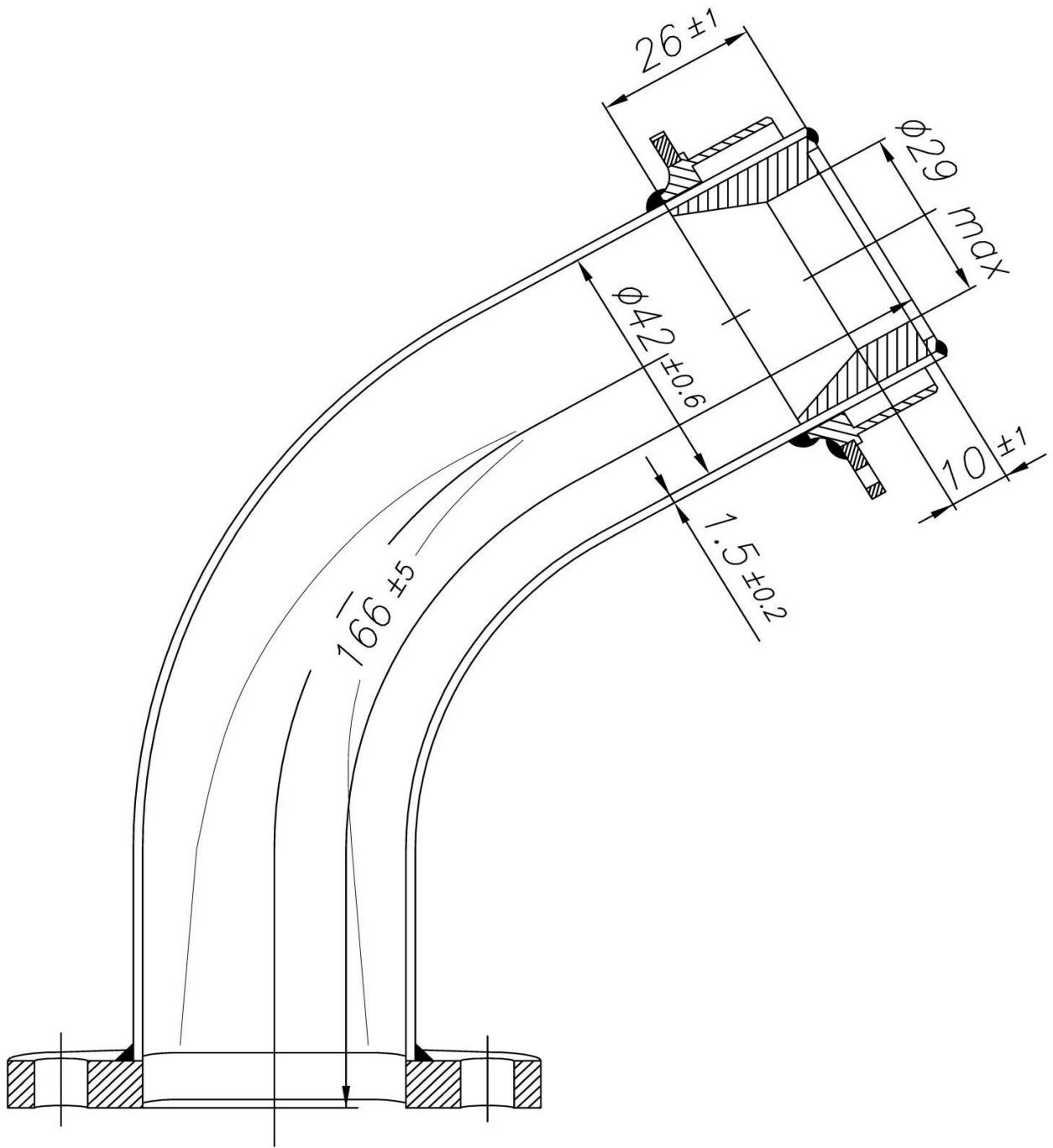
3.8. Eșapamentul : Desen unic conform cu fisa de omologare a motorului. Este obligatoriu folosirea unei singure garnituri de evacuare, strict cea originala.

Este interzis ca eșapamentul să treacă pe lângă sau prin fața pilotului, atunci când acesta se află în poziția normală de condus.

Pentru clasa SENIOR este permisa folosirea unei sonde de temperatura conform specificatiilor din fisa de omologare a motorului.

Pentru clasa JUNIOR este interzisa folosirea sondei de temperatura.

Pentru clasa JUNIOR este obligatoriu folosirea unui restrictor conform cu desenul de mai jos:



Art.4. Șasiu: Sasiu cu omologare valida.

Tevile din componenta sasiului (ramei) a caror grosime este declarata in fisa de omologare trebuie sa fie confectionate din material magnetic.

Titanul, magneziul precum si alte aliaje, sau materialele compozite (kevlar, fibra de carbon etc.) sunt interzise in componenta șasiului.

Un control obligatoriu va fi efectuat înainte de startul concursului. Pentru un concurs se acceptă folosirea unui șasiu principal si unuia de rezerva care vor fi marcate la verificarea tehnică.

Identificarea șasiilor omologate și a componentelor lor va putea fi posibilă datorită descrierilor tehnice (fotografii, desene, cote, etc.) conținute în fișa de omologare.

Modificările șasiului omologat cum ar fi spre exemplu poziția tevilor, sunt autorizate cu respectarea cotelor raportate la fișa de omologare aprobată. Poziția curbilor nu poate fi modificată, acestea trebuind să rămână în aceeași poziție, raportată la fișa de omologare aprobată.

Art.5. Podeaua : Trebuie să fie construită dintr-un material rigid, între traversa centrală și partea frontală a ramei. Trebuie să existe o margine laterală pe fiecare parte (de exemplu o bară) care să împiedice alunecarea picioarelor pilotului de pe podea.

*In podea este permisa o gaura de Ø35mm in dreptul coloanei de volan pentru a usura accesul la piulita de strangere a coloanei de volan.

Art.6. Parașocuri (bare de protecție): Conform cu regulamentul CIK-FIA in vigoare(vezi desenul 2a din regulamentul CIK-FIA.) Sunt protecții obligatorii frontale, posterioare și laterale din oțel magnetic.

6.1 Parașoc față:

- trebuie să fie alcătuit din minim 2 elemente.
- este construit dintr-o țevă superioară cu diametrul exterior de 16 mm minimum și o țevă inferioară de 20 mm. minimum, legate sau sudate între ele, ambele din oțel.
- parașocul va permite, în mod obligatoriu fixarea carenajului frontal.
- trebuie să fie fixat rigid de șasiu.
- trebuie să existe o zona liberă între prinderi.

6.2. Parașoc spate :

- este obligatorie utilizarea parasocurilor de tip nou (cheson din plastic)

6.3. Parașocuri laterale :

- trebuie să fie alcătuite din cel puțin o bară (cu diametrul de 20 mm) care trebuie să permită fixarea caroseriei laterale obligatorii (ponton).

- trebuie fixate de șasiu cu minim un surub \varnothing min. 6mm cu piulita autoblocanta sau dublata.

- țevile de fixare trebuie să permită o încastrare de minim 30 mm. a parașocurilor.

6.4. Caroseria : Sunt admise caroseriile cu omologare CIK-FIA in vigoare, cu respectarea fișei de omologare a șasiului. Nu sunt admise caroserii cu omologare expirata. Tevile care susțin caroseria trebuie să fie din material magnetic. Caroseria este formată din două pontoane laterale, un carenaj frontal, un panou frontal purtător de număr și un parașoc posterior și are următoarele cerințe:

- caroseria trebuie să fie finisată impecabil, să nu aibă un caracter provizoriu și nici unghiuri ascuțite

- nici un element al caroseriei nu poate fi folosit ca rezervor de combustibil sau pentru fixarea lestului.

- nu se pot face decupări în caroserie.

- materiale: nemetalice - caroseria poate fi din plastic care nu se sparge în așchii. Fibra de sticlă, carbon sau kevlar sunt interzise.

6.5. Caroserie laterală (pontoane):

- în nici un moment nu trebuie să depășească în înălțime planul ce trece pe la partea superioară a roților față-spate, iar în lateral planul vertical care trece prin exteriorul roților față-spate, cu roțile față nebracate. În cazul manșei pe timp de ploaie caroseria laterală nu trebuie să depășească planul care trece prin exteriorul roților spate. Pontoanele nu pot fi retrase cu mai mult de 40 mm față de planul vertical ce trece prin exteriorul roțiilor spate-față, cu roțiile față nebracate.

- suprafața pontoanelor trebuie să fie uniformă și netedă, fără orificii.

- nici o parte a pontoanelor nu va acoperi vreo parte a pilotului când acesta este în poziția normală de condus.

- pontoanele nu trebuie să se suprapună șasiului-cadru văzut de dedesupt.
- pontoanele nu trebuie să rețină apa, pietrișul sau alte substanțe care pot influența cântărirea. La cântărire dacă aceste substanțe există se vor îndepărta.
- ele trebuie fixate rigid pe parașocurile laterale.
- pe suprafața verticală, aproape de roțile spate trebuie prevăzut un spațiu pentru numărul de concurs.

6.6. Carenajul frontal:

- nu trebuie în nici un moment să depășească în înălțime planul orizontal ce trece prin partea superioară a roților față.
- nu trebuie să aibă margini tăioase.
- nu trebuie să depășească lățimea trenului față.
- carenajul frontal nu trebuie să rețină apa, pietrișul sau alte substanțe care pot influența cântărirea. La cântărire dacă aceste substanțe există se vor îndepărta.

Fixarea carenajului frontal se va face cu ajutorul unui chit de montaj conform Anexei 1.

- * Trebuie sa existe un spatiu liber, masurabil din orice punct al parasocului fata, de minim 27 mm intre carenajul frontal si parasocul fata.
- * Nici un alt dispozitiv de fixare nu este permis.
- *Nu trebuie sa existe nici un obstacol care sa restictioneze miscarea libera spre directia sasiului a carenejului frontal.
- * Tevile (superioara si inferioara) parasocului fata trebuiesc fixate de sasiu si sa aiba suprafata **neteda**.
- * Orice interventie care ridica nivelul de frecare intre suprafata neteda a parasocului si kitul de montaj este interzisa.
- * Nici o piesa nu este permisa in zona A.
- *Clemele de inchidere(3) trebuiesc sa poata fi deschise si inchise cu mana libera.
- * Pe suprafata suportului de fixare(1) si suportului parasocului fata(2) va fi vizibil nr.de omologare si sigla CIK.

6.7. Panoul frontal:

- nu trebuie să depășească în înălțime planul orizontal ce trece prin partea superioară a volanului.

- să nu împiedice funcționarea normală a pedalelor și să nu acopere picioarele pilotului în poziție normală de condus.

- el trebuie fixat rigid de rama șasiului la partea de jos, iar la partea de sus fie de o bară independentă, fie de coloana volanului.

- trebuie lăsat loc pentru numărul de concurs.

Art.7. Transmisia : Pinion motor conform cu fisa de omologarea a motorului.

Se va efectua numai pe roțile spate cu lanț. Toate tipurile de diferențial montate pe osii, în butucul roții sau altele, sunt interzise. Orice sistem de ungere este interzis.

Art.8. Apărătoarea de lanț : Este obligatorie și trebuie să acopere eficient pinionul și coroana până la înălțimea axului. Se recomandă asigurarea protecției laterale.

Art.9. Direcția : Trebuie să fie controlată printr-un volan de formă circulară. Partea superioară, mai puțin de $2/3$ din circumferința volanului poate fi dreaptă. Orice comandă prin cablu sau lanț este interzisă. Toate elementele direcției trebuie să fie montate cu elemente de siguranță (piulițe autoblocante, cu splinturi sau cu plastic). Se acceptă fuzete cu posibilități de reglare furnizate de constructorul ramei – piese de origine.

Art.10. Scaunul : Scaunul trebuie fixat la șasiu în 4 puncte sudate chiar de acesta. Scaunul pilotului trebuie să fie fixat eficient pe ramă și trebuie să fie astfel construit încât să împiedice pilotul să alunece în lateral la viraje, în față la frânări sau în spate la accelerații. Toate scaunele trebuie să aibă ranforsări laminate din oțel sau din material plastic în punctele de fixare la suportii de scaun.

Art.11. Pedalele : Indiferent de poziția pedalelor, acestea nu trebuie să depășească în nici o situație șasiul inclusiv bara de protecție din față. Ele trebuie montate în fața cilindrului principal de frână. Pedalele trebuie să fie fixate în mod obligatoriu de rama (șasiu).

Art.12. Accelerația : Accelerația se face cu ajutorul unei pedale, aceasta având obligatoriu un arc pentru revenire. Legătura între pedala de accelerație și carburator trebuie să fie mecanică.

Art.13. Frâna : obligatoriu hidraulică, trebuie să fie omologată CIK-FIA. Trebuie să acționeze pe axa spate. Comanda de la pedală la pompă trebuie să fie dublată (dacă se utilizează un cablu acesta trebuie să fie de minim 1,8 mm diametru fixat cu o clema de tip plat). Discurile de frână din carbon sunt interzise.

17.1.Lestul: este permisa utilizarea lestului (lesturilor) pentru aducerea kartului in parametri de greutate, cu conditia ca acestea sa fie din material solid si fixate pe sasiu sau scaun cu minimum doua suruburi M6 cu piulita cu autoblocare sau asigurate cu contrapiulita.