

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 omologat pentru KFJ, KF3 OKJ, X30 Junior, ROK Junior respectiv KF, KF2, OK, X30 Senior, Rok Senior, 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 de 125 cc, direct drive sau cu ambreiaj, fara cutie de viteza, omologate pentru categoria Junior respectiv Senior conforme cu propriile fisa de omologare.

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 în manualul motorului. Orice modificare asupra pieselor motorului si subansamblelor acestuia este interzisa.

3.1.a. *Ambreiajul* : in cazul motoarelor cu ambreiaj, conform fisei de omologare a motorului. Este interzisa orice modificare sau prelucrarea mecanica a ambreiajului. Este interzisa folosirea de lubrifianti de oricare tip(spray, uleiuri, vaseline) pe suprafata ambreiajului sau tratarea ambreiajului prin diverse metode(tratare chimica sau termica) sau orice artificiu care ar duce la modificarea parametrilor de functionare in raport cu piesa originala produsa de constructor.

Pentru urmarirea evolutiei ambreiajului in timpul curselor, se va folosi sistemul UNILOG pus la dispozitie de FRK.

Sistemul UNILOG este omologat international si se foloseste pentru urmarirea parametrilor de functionare a ambreiajului in timpul cursei. Datele furnizate de UNILOG arata daca ambreiajul functioneaza in parametri pentru care a fost construit.

3.1.b. *Bujia*: de marcă libera de serie si strict originala, avand 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).



Foto 1 Foto2

3.2. *Aprindere*: Sistemul de aprindere trebuie să fie conform cu fisa de omologare a motorului.

3.3. *Volumul minim al camerei de ardere*: **conform fisei de omologare a motorului**, 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: -istemul de racire trebuie sa fie strict cel original in conformitate cu fisa de omologare a motorului. Lichid de racire- apa.

3.5. 3.5. Carburator omologat conform fisei de omologare a motorului sau propriei fise de omologare, cu clapeta, continind doua suruburi de reglaj; trebuie sa fie strict de origine si compatibil cu **Fisa de Omologare** si calibrele de origine furnizate de producator pentru controlul formei difuzorului.

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 propria fisa de omologare. Tevile de intrare cu diametru de 23 mm. 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 : conform cu fisa de omologare a motorului.

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

Art.4. Șasiu: Sasiu omologat conform cu fisa de omologare.

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 înaintea startului. Pentru un concurs se acceptă folosirea unui șasiu principal si unuia de rezerva care vor fi marcate la verificarea tehnică.

Identificarea șasielor 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 zonă 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 Ø 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 leșului.

- 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 să existe un spațiu liber, măsurabil din orice punct al parasocului față, de minim 27 mm între carenajul frontal și parasocul față.
- * Nici un alt dispozitiv de fixare nu este permis.
- * Nu trebuie să existe nici un obstacol care să restricționeze mișcarea liberă spre direcția șasiului a careneajului frontal.
- * Tevile (superioară și inferioară) parasocului față trebuie să fie fixate de șasiu și să aibă suprafața **netedă**.
- * Orice intervenție care ridică nivelul de frecare între suprafața netedă a parasocului și kitul de montaj este interzisă.
- * Nici o piesă nu este permisă în zona A.

- *Clemele de închidere(3) trebuie să poată fi deschise și închise cu mâna liberă.
- * Pe suprafața suportului de fixare(1) și suportului parasocului față(2) va fi vizibil nr.de omologare și 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 fișa de omologare 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 $\frac{2}{3}$ 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

Folosirea simultană de anvelope de uscat (slickuri) și de ploaie pe același kart este interzisă în orice condiții. Modificarea anvelopelor este strict interzisă. Încălzirea și răcirea anvelopelor, reșaparea sau tratarea anvelopelor cu produse chimice este interzisă.

Art.17.Greutatea minima totala:

-Clasa SENIOR – 150 kg. (inclusiv pilotul).

-Clasa JUNIOR – 145 kg. (inclusiv pilotul).

17.1.Latimea maxima permisa :1400 mm

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.