

REGULAMENT TEHNIC NATIONAL DE KARTING Editia 2020

Cuprins:

Pag. 1-2	- Cap.I. Dispozitii Generale
Pag. 2-9	- Cap.II. Norme Tehnice Generale
Pag. 9-16	- Cap.III. Norme Tehnice Specifice
Pag. 9-11	- Categ. Promo BB
Pag. 12-14	- Categ. Mini National
Pag. 14-16	- Categ. KZ2
Pag. 17-19	- Anexa 1- Carenaj Frontal
Pag. 20	- Anexa 2- Anvelope

Capitolul I. DISPOZITII GENERALE

Art.1. Regulamentul Tehnic National de Karting(RTNK) se aplica tuturor categoriilor de concurs din cadrul evenimentelor incluse in Calendarul Competitional al Federatiei Romane de Karting(FRK).

Art.2. Modificari si actualizari. FRK isi rezerva dreptul sa modifice prezentul Regulament, in orice moment, la propunerea comisiei de specialitate si cu acordul Consiliului Federal al FRK.

Art.3. Prezentul regulament a fost intocmit in concordanta cu prevederile CIK-FIA referitor la elementele de siguranta ale kartului si pilotului.

Art.4. Rapoartele de neconformitate catre Colegiul Comisarilor Sportivi, se intocmesc in concordanta cu RTNK, in urma constatarilor si masuratorilor efectuate cu aparatura pusa la dispozitia Comisarilor Tehnici de catre FRK. Nici un alt instrument nu se considera valid.

Art.5. Tolerantele descrise in Fisele de Omologare si RTNK sunt considerate tolerante ale masinilor de productie, nu limite intre care trebuie sa se incadreze materialul tehnic sau sportiv in urma unor prelucrari prin adaus sau prelevare de material.

Art.6. La categoriile serilor(1) se vor aplica regulamentele tehnice specifice serilor, aprobate de Consiliul Federal al FRK, cu exceptia *Normelor Tehnice Generale* si *Anexele 1 si 2* care se aplica tuturor categoriilor.

Art.7. Clasificare. Karturile sunt divizate in grupuri si categorii de concurs dupa cum urmeaza:

Categorie de concurs	Cilindree	Grup
PROMO BB	50 cc	Grup 1
MINI NATIONAL	60cc	Grup 2
MINI ROK (1)	60 cc	
MINI MAX ROTAX (1)	125 cc	
MICRO ROK (1)	60 cc	
MICRO MAX ROTAX (1)	125 cc	
JUNIOR ROK (1)	125 cc	
JUNIOR MAX ROTAX (1)	125 cc	Grup 3
SENIOR ROK (1)	125 cc	
SENIOR MAX ROTAX (1)	125 cc	
DD2 ROTAX (1)	125 cc	
KZ2	125 cc	Grup 4 (2)

(1) Categoriile serie Rok respectiv Rotax.

(2) Categoriile cu cutie de viteza.

Capitolul II. NORME TEHNICE GENERALE

Art.8. Echipamentul sportiv se compune din :

- casca integrală cu următoarele caracteristici :
 - omologare –conform Appendix 2(Helmets Standards) CIK-FIA.
 - greutate maximă 1550g pentru **categoriile de varsta sub 15 ani.**
 - părțile ce nu pot fi acoperite cu stikere (colante) sunt specificate în Regulamentul Internațional de Karting RIK
- combinezon de pilotaj cu omologare CIK-FIA de
 - nivel minim I – **Grup 1 si 2**

- nivel II – **Grup 3 si 4**

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. vesta pentru protecția pieptului și a coastelor, fabricată de un producător de echipamente de karting cu sau fara omologare CIK-FIA
6. protecție pentru gât fabricată de un producător de echipamente de karting, cu sau fără omologare CIK-FIA pentru **categoriile de varsta 5-12 ani.**

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

Art.9. Material sportiv pentru concurs este alcătuit din șasiu, motor cu anexe, anvelope pentru pista uscata sau uda. Un control obligatoriu al materialului sportiv, va fi efectuat înaintea startului.

Acesta trebuie sa fie în strictă conformitate cu regulamentul tehnic specific. In condițiile în care se constată neconformitati 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.10. Șasiu: Tevile din componenta sasiului (ramei) 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. Identificarea șasiilor omologate și a componentelor lor va putea fi posibilă datorită descrierilor tehnice (fotografii, desene, cote, etc.) conținute în fișa de omologare.

Orice adăugare de material, (prin sudare sau orice alt tip de fixare) este interzisă, daca nu este în mod expres admisă printr-un articol al regulamentului tehnic. În caz de accident, se acceptă sudura ramei numai în scopul refacerii geometriei acesteia, cu respectarea fișei de omologare.

Se accepta utilizarea fuzetelor cu posibilitati de reglare a unghiurilor de cadere si de incidenta, cu conditia sa fie piese originale. Axa spate din material magnetic, de origine.

Grup 1: Sasiu omologat avand distanta dintre axe de maximum 860 mm. Este interzis montajul pe șasiul omologat a oricărei bare de stabilizare sau de rigidizare.

Axa spate: -diametru exterior maxim 28 mm, material plin pe toata lungimea, exceptie locuri pana.

Grup 2: Sasiu omologat ACI-CSAI sau CIK-FIA cu distanta dintre axe de 950 mm +/- 10 mm

Este interzis montajul pe șasiul omologat a oricărei bare de stabilizare sau de rigidizare.

Axa spate: -diametru exterior maxim 30 mm

- grosime perete pe toata lungimea axei minim 4.9 mm(exceptie locurile de pana prevazute de producator)
- lungime 960 mm +/- 10 mm
- greutate 2900 g +/- 100 g

Grup 3: Sasiu omologat CIK-FIA pentru categoria Junior/Senior cu sistem franare pe rotile posteriore.

Axa spate: -diametru maxim 50 mm.

- grosime perete pe toata lungimea axei minim 1.9 mm(exceptie locurile de pana prevazute de producator)

Grup 4: Sasiu omologat CIK-FIA pentru categoria Senior cu sistem de franare pe toate rotile.

Axa spate: -diametru maxim 50 mm.

- grosime perete pe toata lungimea axei minim 1.9 mm(exceptie locurile de pana prevazute de producator)

Art.11. Podeaua : Trebuie să fie construită dintr-un material rigid, pozitionata între traversa centrală și partea frontală a ramei. Trebuie să existe o margine laterală pe fiecare parte (de exemplu o bară) care să impiedice 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.12. Parașocuri(bare de protecție): Sunt protecții obligatorii frontale, posteriore și laterale din oțel magnetic conform cu reglementarile CIK-FIA in vigoare.

Grup 1 si 2: - desen 24A CIK-FIA

Grup 3 si 4: - desen 2A si 2E CIK-FIA

- exceptie parasoc spate categoria DD2 ROTAX.

12.1. 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, 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.

12.2. Parașoc spate

Este obligatorie utilizarea unei bare de protecție din plastic.

Grup 1 si 2: omologat ACI-CSAI sau CIK-FIA.

Grup 3 si 4: omologat CIK-FIA.

12.3. 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.

12.4. Caroseria : Caroseria este formată din două pontoane laterale, un carenaj frontal și un panou frontal purtător de număr 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 leștului.
- 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.

Sunt admise următoarele caroserii:

Grup 1 si 2: - conform desen **24B** CIK-FIA, cu omologare CIK-FIA sau ACI-CSAI, cu respectarea fișei de omologare a șasiului, exceptie carenajul frontal obligatoriu cu omologare validă CIK-FIA.

Grup 3 si 4: - conform desen **2B** CIK-FIA, cu omologare CIK-FIA.

12.5. 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
- 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 jos.

- 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.

12.6. Carenajul frontal: cu omologare valida CIK-FIA.

Grup 2: - conform desen **24C** CIK-FIA.

Grup 3 si 4: - conform desen **2C** CIK-FIA.

- 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 depășasca 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 omologat CIK-FIA conform **Anexa 1** a RTNK.

12.7. 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.13. Amestecul carburant: Benzina se va achizitiona conform prevederilor din Regulamentului Particular al evenimentului. Lubrifiantul utilizat trebuie sa se regăsească pe lista CIK-FIA in vigoare. Concentratia lubrifiantului in benzina va fi declarata de concurent in pasaportul tehnic. Amestecul lubrifianților diferiți este strict interzisa. Procedura de prelevare a probelor de amestec carburant pentru testele de laborator se va face conform cu regulamentul tehnic CIK-FIA in vigoare.(art.2.21.3.2. si art.2.21.3.1.) 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 utilizat. Se va pregăti un amestec carburant cu benzina conform Regulamentului Particular al evenimentului și lubrifiantul (conform procent Pasaport Tehnic) din flaconul sigilat pus la dispoziție de concurent (Proba etalon). Se va efectua controlul probei prelevate din rezervor și a probei etalon, cu aparatul Digatron. Diferența dintre valorile măsurate ale celor două probe nu trebuie să depășească 5 unități pentru valoarea 1 (conductibilitatea electrică) și 1 unitate pentru valoarea 2 (permitivitatea electrică).

Art.14. Transmisia : 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.15. Apărătoarea de lanț : Este obligatorie și trebuie să acopere eficient pinionul și coroana până la înălțimea axului. Se recomandă asigurarea protecției laterale.

Art.16. 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.17. 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. În punctele de fixare superioare trebuie utilizate ranforsări cu grosimea de minim 1.5mm și o arie de minim 13cm² sau diametru minim de 40mm, între suport și scaun. Dacă leștul este fixat pe scaun, este obligatorie utilizarea aceluși tip de ranforsări.

17.1. Transponder: Montat pe partea din spate a scaunului la 250 mm +/- 50 mm de sol, cu pilotul în kart în echipament complet.

Art.18. 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 față cilindrului principal de frână. Pedalele trebuie să fie fixate în mod obligatoriu de rama (șasiu).

Art.19. 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.20. Frâna: Sistem franare omologat, obligatoriu hidraulic(excepție **Grup 1**). Trebuie să acționeze numai pe axa spate, excepție **Grup 4**(pe toate cele 4 roți). 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.

Daca discul de frana patrunde sub sau este la nivel cu sasiul este obligatorie utilizarea unei patine de protectie (din teflon, nylon, delrin, fibra carbon, kevlar sau rilsan). Patina trebuie fixata lateral fata de discul de frana sau sub el.

Art.21. Rezervorul de carburant: Trebuie să fie rigid fixat de ramă si racordul de benzină (care trebuie să fie flexibil) să nu curgă în nici un moment al concursului. Rezervorul nu trebuie să constituie un început de caroserie. Alimentarea cu benzină din rezervor se va face la presiunea atmosferică.

Grup 1: conform fisa omologare motor.

Grup 2: capacitatea minimă 2 litri.

Grup 3 si 4: capacitate minima 8 litri

Art.22. Jante și anvelope:

Jante: Din aluminiu și aliajele acestuia, cu excluderea titanului precum și a materialelor compozite (kevlar, fibra de carbon, etc.).

Anvelope: Folosirea simultană de anvelope de uscat (slickuri) și de ploaie (wet) 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. Procedura de distribuire si utilizare a anvelopelor conform cu prevederile din **Anexa 2** a RTNK.

Art.23. 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.

Capitolul III. NORME TEHNICE SPECIFICE

Art.24. Categoria PROMO BB

24.1. Motor: monocilindric, cu cilindrul de maxim 50cc, cu admisie de tip „Piston Port”, cu răcire exclusiv cu aer, producator COMER SPA model C50, conform prezentului regulament tehnic si fisei de omologare aprobate 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. Se vor folosi **exclusiv** motoare puse la dispozitie de furnizorul unic agreat de FRK. Este interzisa orice interventie de demontare, montare sau modificare asupra: - motorului, carburatorului, amortizorului de zgomot la aspiratie, bujiei, esapamentului, ambreiajului si tuturor anexelor motorului.

24.2. Ambreiajul: turația de cuplare a ambreiajului este de maximum 3300 rot/min verificabila in pregrilă sau la ieșirea din manșă cu pilotul in kart. Este interzisa interventia asupra ambreiajului cu orice tip de lubrifianti.

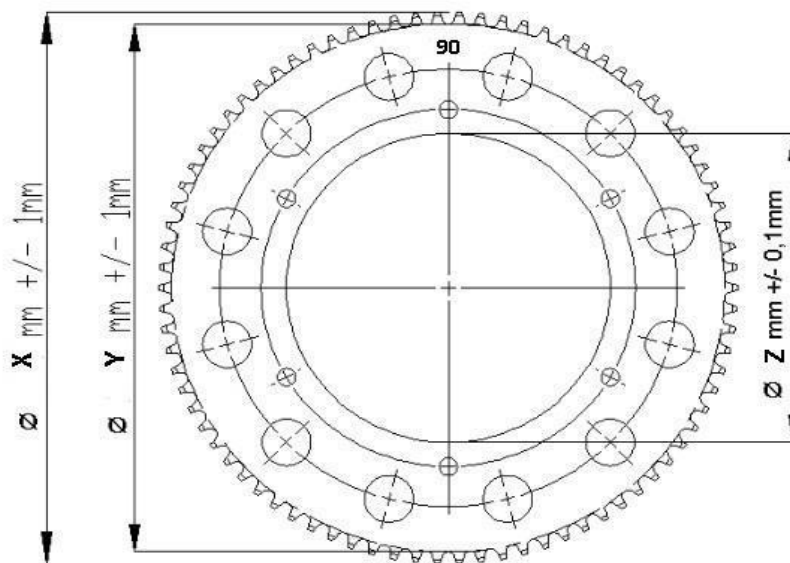
24.3. Bujia: marcă CHAMPION RCJ7Y, BOSCH WS5F sau WSR7F.

24.4. Volumul minim al camerei de ardere: 7,1 cc.; masurabil cu plug-insert (conform fisei de omologare) si biureta digitala.

24.5. Carburator: DELL'ORTO SHA 14-12L, conform fisei de omologare. Orice sistem de injecție este interzis. Pulverizarea altor produse decât carburantul este interzisă.

24.6. Amestecul carburant: Se va folosi exclusiv amestecul carburant pus la dispozitie de furnizorul unic de motoare. Este interzisa adaugarea oricaror substante in rezervor. Alimentarea motoarelor se va face de catre un comisar tehnic. Controlul amestecului carburant in pista, se va face cu aparatura pusa la dispozitie de FRK(Aparat Digatron) in conformitate cu prezentul regulament.

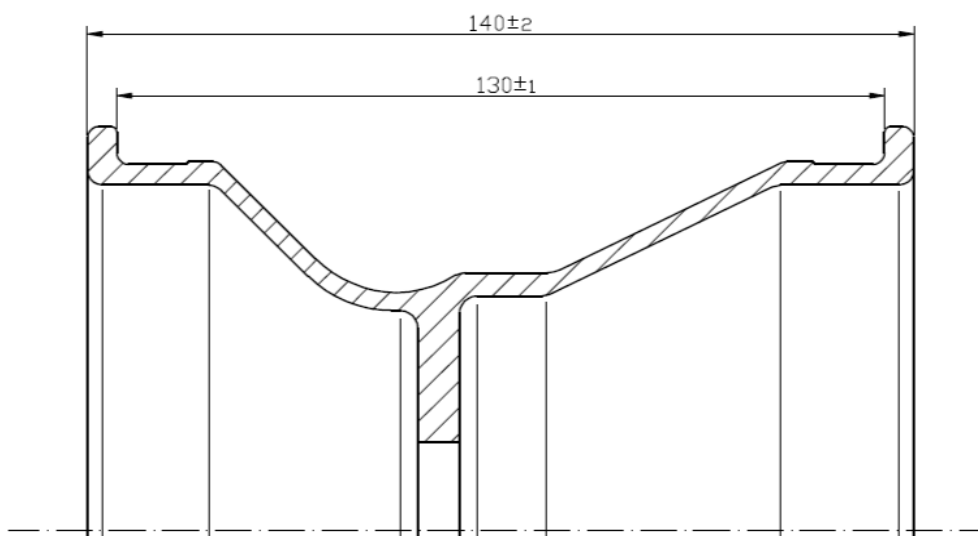
24.7. Raport de transmisie: Z10/ 90. Coroana de 90 trebuie sa fie conform schitei de mai jos:



X= 227,3 mm
Y= 218,05 mm
Z= 116 mm

24.8. Roti si Anvelope:

Jante: Latime janta fata 115mm+/- 0.2 mm. Janta spate trebuie sa se incadreze in dimensiunile desenului anexat.



Anvelope: Se vor utiliza anvelope agreate de FRK, marca MSA 04. Presiunea maxima admisa in anvelope este de 1.2 Bar.

24.9. Greutatea minima totala: 70 kg. (kart + pilot in echipament complet).

24.10. Latimea maxima permisa: 1050 mm

Art.25. Categoria MINI NATIONAL

25.1. Motor: Monocilindric, cu cilindrul de maxim 60cc, cu admisie de tip „Piston Port”, conform prezentului regulament tehnic si propriei fișe de omologare. Se pot folosi motoare conform omologarii AICI-CSAI 2015-2020.(vezi tabel)

Marca	Model	N° Omologare
COMER	TAG 60	02/M/20
IAME	MINISWIFT	03/M/20
LAURA	HTL	04/M/20
LKE	R 14	01/M/20
PAROLIN	ROCKY 60	06/M/20
TM	60 MINI	07/M/20
VORTEX	MR3	05/M/20

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, dimensiunilor, descrise în fișă de omologare si prezentul regulament.

25.2. Ambreiajul: Conform fișei de omologare a motorului. La maximum 3500 rpm kartul cu pilot la bord trebuie să fie in mișcare. Verificarea se poate face in orice moment al cursei. 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. Datele furnizate de UNILOG arata daca ambreiajul functioneaza in parametri pentru care a fost construit.

25.3. Bujia: Marca libera, produsa in serie, 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

Foto 2

25.4. Aprindere: Sistemul de aprindere omologat ACI-CSAI 2015-2020, cu limitare la 14.000 rpm, centralina de culoare verde.

25.5. Volumul minim al camerei de ardere: 6,8 cc, masurabil cu ajutorul unui plug-insert avand caracteristici conforme cu regulamentul CIK-FIA si anexele acestuia; orice artificiu privind modificarea directă sau indirectă a volumului camerei de ardere este interzis. Forma camerei de ardere: sferică, verificabilă cu șablonul furnizat de constructor. Procedura de control pentru volumul camerei de ardere conform Appendix 1 CIK-FIA.

25.6. Carburator: Dell'Orto PHBG 18 BS cu diametrul difuzorului maxim 18,00 mm pe toata circumferinta, trebuie să conserve întotdeauna propria construcție de origine. Orice prelucrare, lustruire, adaugare sau preluare de material este interzisa. Pulverizarea altor produse decât carburantul este interzisă. Controlul diametrului difuzorului se va face cu ajutorul unui calibru furnizat de constructorul carburatorului sau cu aparatura pusa la dispozitie de FRK.

25.7. Sistem alimentare: Alimentarea carburatorului se va face cu pompa de benzina Dellorto, Cod. 11023, strict originala. Este interzisa montarea oricarui tip de robinet, diuza sau orice sistem de dozare pe circuitul de alimntare sau retur. Este permisa instalarea unui singur filtru de benzina, montat inte rezervor si pompa de benzina.

25.8. Amortizor de zgomot la aspiratie: cel din fisa de omologare a motorului sau conform propriei fise de omologare.

25.9. Pornirea electrică on board: (TAG) Alimentată de bateria dedicată exclusiv pentru start. Motorul trebuie să fie dotat cu un comutator de oprire conform fisei de omologare. Orice artificii (condensator, etc) altul decat cablurile ce conecteaza bateria la butonul de pornire sunt interzise. Bateria trebuie montata intr-un suport fixat ferm pe sasiu .

25.10. Eșapamentul: Conform fisei de omologare a motorului.

25.11. Raport de transmisie: Conform fisei de omologare a motorului - coroana liber

25.12. Roti si Anvelope:

Roti: Lățimea maximă a roții cu pneul montat la presiunea de utilizare:

- fata 115 mm. (verificare cu șablonul de 117 mm),

- spate 150 mm (verificare cu șablon de 152 mm).

Anvelope: Se vor utiliza anvelope agreate de FRK de urmatoarele dimensiuni

-anvelope de pista uscata(slick), marca Vega, tip: SL 10 - fata 10x4.00-5

- spate 11x5.00-5

-anvelope de pista umeda(wet), marca Vega, tip: WE - fata 10x4.00-5

- spate 11x5.00-5

25.13. Greutatea minima totala: 110 kg. (kart + pilot in echipament complet).

25.14. Latimea maxima permisa: 1100 mm

Art.26. Categoria KZ2

26.1. Motor: Motor mono-cilindric cu cutie de viteze, admisie cu clapete, racit cu apa, conform cu propria fisa de omologare, omologat CIK-FIA pentru categoria KZ2. Capacitatea cilindrica maxim 125 cc. Comanda cutiei de viteze trebuie se

realizeaza manual si strict mecanic, fara niciun sistem de asistare. Orice sistem de intrerupere a aprinderii este interzis. Unghiul de deschidere al ferestrei de evacuare **maxim 199 grade**, indiferent de prevederile din fisa motorului.

26.2. Carburatorul: DellOrto VSH 30. Diametru difuzor **maxim 30 mm**. Carburatorul trebuie sa ramana strict original. Singurele reglaje autorizate sunt urmatoarele: gilotina, acul, plutitoarele, kit-cui pontou, pulverizatorul si jiglerele, cu conditia ca toate piesele interschimbabile sa fie DellOrto originale. Filtrul de combustibil incorporat si placa(piesa 28 din desenul nr 7 din regulamentul CIK-FIA) pot fi inlaturate; in cazul in care sunt pastrate, ele trebuie sa fie strict originale.

26.3. Volumul camerei de ardere: minim **13 cc**. Volumul camerei de ardere trebuie masurat conform Appendix 1 CIK-FIA.

26.4. Bujia: marca libera, model de serie si strict originala conform Appendix 7 CIK-FIA. Corpul bujiei (exceptie electrodul),stransa in chiulasa, nu trebuie sa patrunda in interiorul camerei de ardere. Dimensiunea partii filetate a bujiei – lungimea: 18,5mm; pasul: M14x1,25.



26.5. Amortizor de zgomot la aspiratie: Omologat CIK-FIA(vezi tabel), cu diametru tevilor maxim 30 mm, conform cu propria fisa de omologare. Daca mansonul de cauciuc care conecteaza amortizorul de zgomot la aspiratie de carburator este **reversibil**, poate fi taiat doar intr-o parte, cea care se afla in interiorul amortizorului. Partea mansonului care conecteaza amortizorul de carburator trebuie sa fie vizibila tot timpul si trebuie sa fie in afara amortizorului.

MARCA	MODEL	n° Omologare
KG	NITRO 30	8-SA-24
KG	POWER 30	003-SI-30 Scad.za 2021
RIGHETTIRIDOLFI	NOX 2 30	005-SI-26 Scad.za 2021
RIGHETTIRIDOLFI	ACTIVE 30	005-SI-67 Scad.za 2021

26.6. Esapament: Otel magnetic, grosime minim 0.75 mm, conform cu fisa de omologare a motorului. Obligatoriu se va folosi esapamentul prevazut in fisa de omologare a motorului.

26.7. Amortizor de zgomot pentru esapament: omologat CIK-FIA(vezi tabel), conform cu propria fisa de omologare si desen **20** CIK-FIA.

MARCA	MODEL	TIP	n° Omologare
D RACING	KZ2014	Sarno	1/EX-SI/22
D RACING	KZ2014	Varenne	2/EX-SI/22
ELTO RACING	OVS	Inox	3/EX-SI/22
ELTO RACING	OVD	Inox	4/EX-SI/22
ELTO RACING	TD	Inox	5/EX-SI/22
MC RACING	MC	KZ	6/EX-SI/22
ELTO RACING	OVS/2	Metallic	38/EX-SI/24
ELTO RACING	TD/2	Metallic	39/EX-SI/24
MC RACING	NEW MC	Alluminio Anodizzato	038-SE-93 Scad.za 2021
ELTO RACING	TD3	Metallic	039-SE-24 Scad.za 2021
D RACING	KZ-KZ2	Adria	043-SE-09 Scad.za 2021

26.8. Racirea: cu apa, cu un singur circuit. Este permisa utilizarea unui termostat.

26.9. Toate modificarile motoarelor omologate sunt permise. Cu toate acestea , modificarile care duc la schimbarea aspectului initial, a dimensiunilor, a desenelor sau fotografiilor componentelor originale reprezentate in Fisa de Omologare sunt interzise, exceptandu-le pe cele autorizate in mod explicit de catre un articol al prezentului Regulament sau din motive de securitate.(publicat de CIK-FIA)

26.10. Anvelope: omologate CIK-FIA pentru KZ2, agreeate de FRK cu urmatoarele dimensiuni:

- anvelope de pista uscata(slick), marca Bridgestone, tip: YLR ROK
 - fata 10x4.50-5
 - spate 11x7.10-5
- anvelope de pista umeda(wet), marca Bridgestone tip: YLP ROK
 - fata 10x4.20-5
 - spate 11x6.00-5

26.11. Greutatea minima totala: 175 kg. (kart + pilot in echipament complet).

26.12. Latimea maxima permisa: 1400 mm.

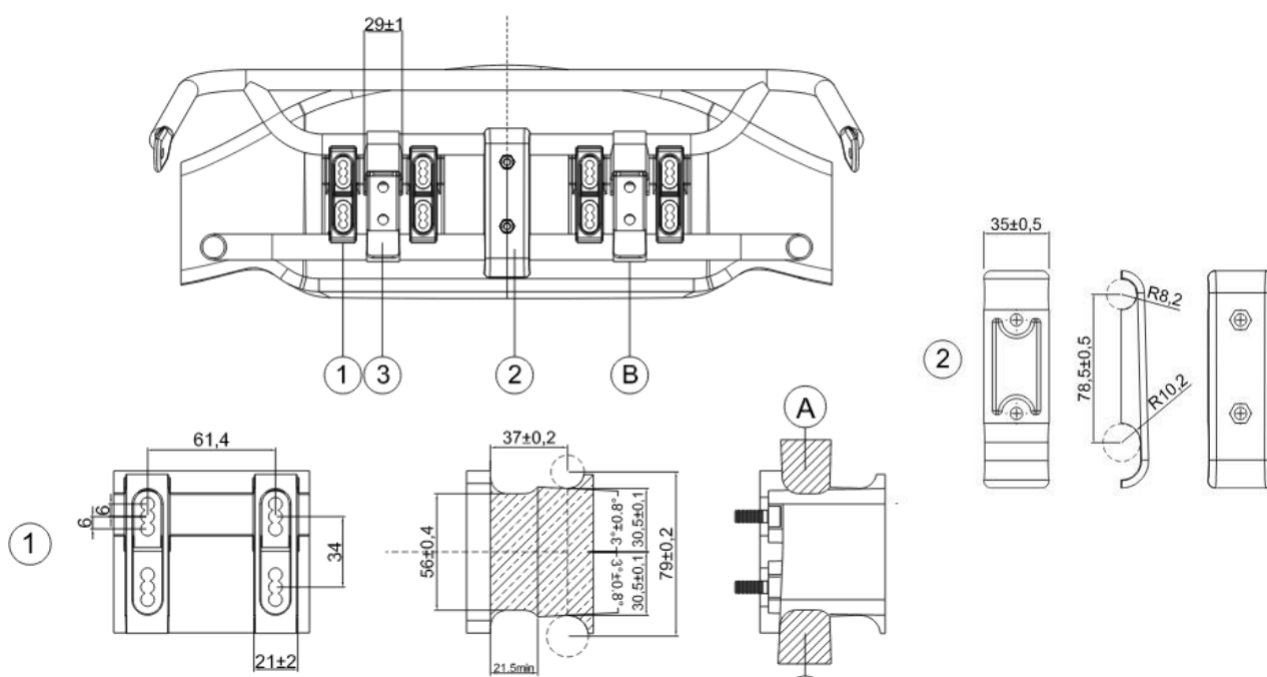
Capitolul IV. ANEXA 1 - Carenaj Frontal

Art. 27. Chit montaj Carenaj Frontal: Obligatoriu cu omologare valida CIK-FIA dupa cum urmeaza:

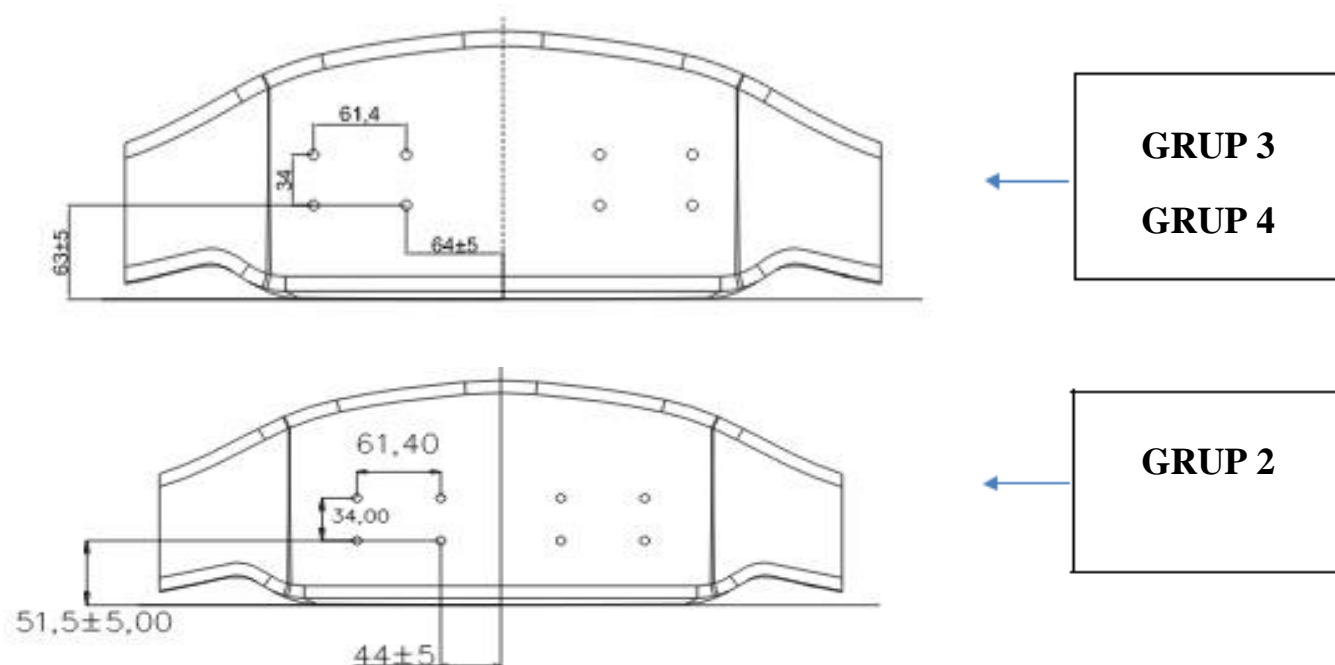
- **KG, model KMS**, n° omologare 1/CA/20 -01/01/ET.
- **RIGHETTI RIDOLFI, model XTR**, n° omologare 005-BK-99

27.1. Chitul de montaj: Clemele(3) trebuie sa poata fi deschise cu mana libera fara nici un alt instrument. Chitul de montaj contine:

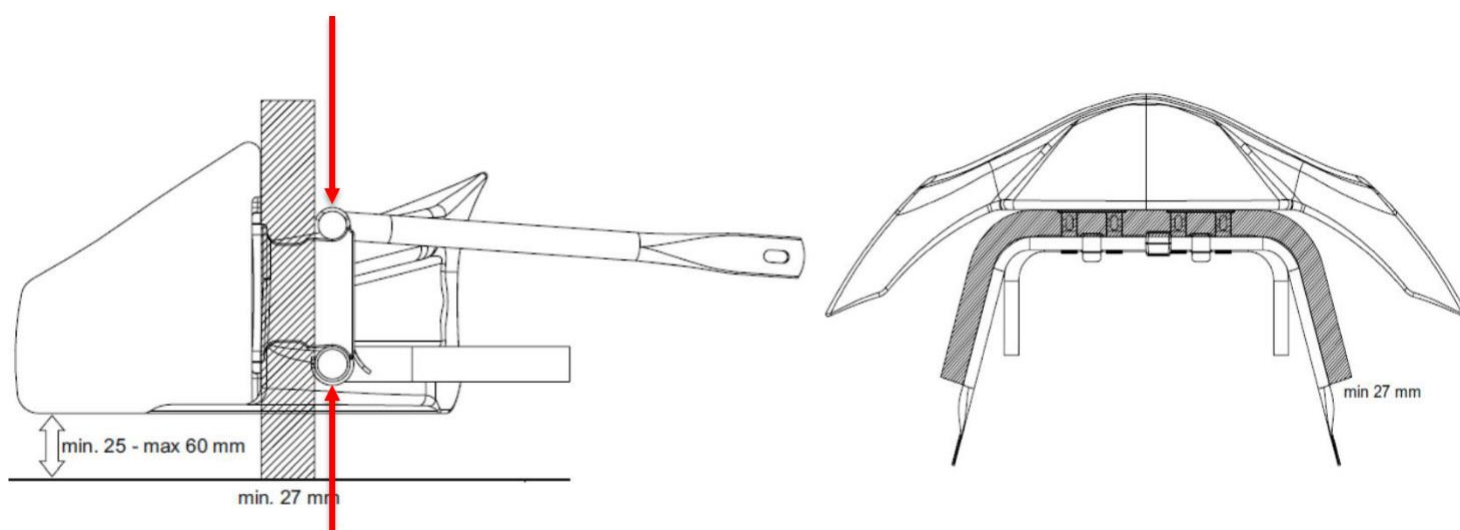
- 1-suport fixare carenaj frontal(2 piese din plastic+8 suruburi)
- 2-suport parasoc fata(2 semicarcase din plastic+2 suruburi)
- 3-cleme de inchidere reglabile(2 piese din metal)



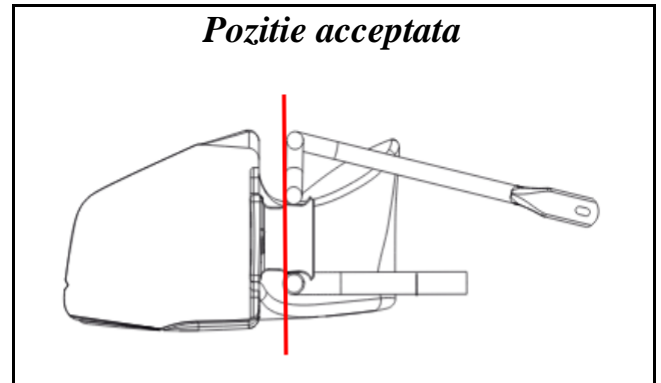
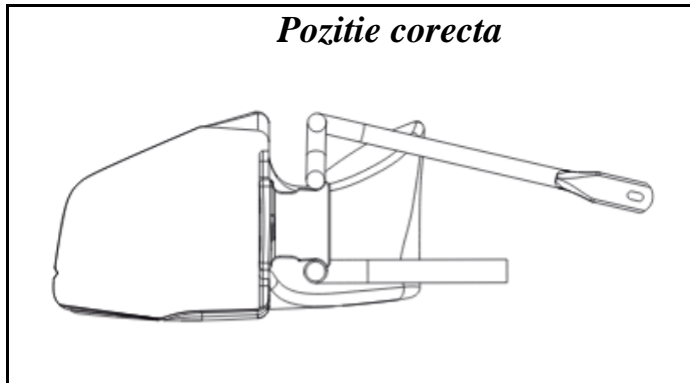
Art.27.2. Dimensiuni si desen carenaj frontal:



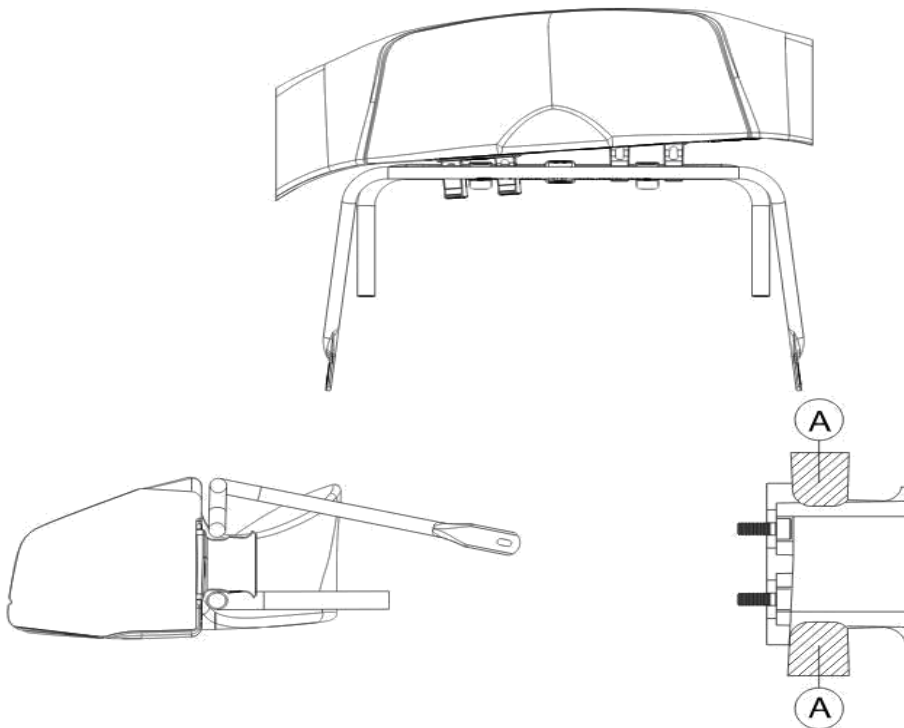
Art.27.3. Montaj si pozitia corecta a carenajului frontal: Cele doua tevi ale parasocului trebuie sa fie omologate impreuna cu carenajul frontal. Pozitia carenajului frontal in raport cu solul, cu pilotul la bord si pozitia tevilor parasocului (**trebuie sa fie perpendiculare intre ele**) conform desen stanga. Un spatiu de minim 27 mm trebuie sa existe intre parasoc si carenaj conform desen dreapta.



Art.27.4. Pozitii carenaj frontal:



**Pozitii incorecte(neacceptate),
daca orice parte a tevilor parasocului sunt in zona A**



Capitolul V. ANEXA 2 – Anvelope

Art.28. Anvelope si procedura distribuire si control: Toti pilotii din **Grupul 3 si 4** pot folosi, strict pt antrenamentele calificative, mansele de calificare si mansele de concurs, **1 sau 1,5 set slick(3 anvelope fata + 3 anvelope spate) si 1 sau 1,5 set wet (3 anvelope fata + 3 anvelope spate).**

Toti pilotii din **Grupul 2** pot folosi, strict pt antrenamentele calificative, mansele de calificare si mansele de concurs, **1 set slick(2 anvelope fata + 2 anvelope spate) si 1 set wet (2 anvelope fata + 2 anvelope spate).**

Toti pilotii de la toate clasele de concurs care au achizitionat doar **1 set(slick sau wet)** mai pot folosi inca **1 anvelopa slick sau wet(fata SAU spate)** in cazul constatarii unor defectiuni majore, de catre Seful Verificarii Tehnice, la una dintre anvelopele de concurs.

Anvelopele de concurs(**slick si wet**) vor fi distribuite conform programului evenimentului din parcul de anvelope pe baza bonurilor de achizitie de la furnizori. Anvelopele se vor scana inainte de distribuire si dupa terminarea evenimentului toate codurile de bare aferente evenimentului se vor anula.

Anvelopele de concurs **WET** se pot folosi la oricare eveniment din Calendarul Competitional 2020 al FRK. Concurentii au obligatia sa se prezinte cu anvelopele WET in parcul de anvelope, la fiecare eveniment conform programului, pentru a fi scanate.

Dupa distribuirea anvelopelor de concurs este permis accesul concurentilor cu anvelopele in Paddock in vederea montajului pe jante.

La accesul in Pregrila pentru antrenamentele calificative, mansele de calificare si mansele de concurs, anvelopele se vor verifica cu scannerul si cu aparatul de miros(**MiniRae**) pus la dispozitie de FRK. Nu este permis accesul in Pregrila cu anvelope nerecunoscute de scanner sau depistate cu aparatul de miros ca fiind tratate cu diverse substante. Modificarea anvelopelor este strict interzisă. Încălzirea și răcirea anvelopelor, reșaparea sau tratarea anvelopelor cu produse chimice este interzisă.

La finalul procedurii de “Parc Inchis” pentru antrenamentele calificative, mansele de calificare si mansele de concurs, este permis accesul concurentilor catre Paddock cu anvelopele de concurs(slick sau wet) montate pe kart.