

Regulament tehnic Clasa MINI

Art.1. Echipamentul sportiv se compune din :

1. casca integrală cu următoarele caracteristici :
 - greutate maximă 1550g
 - omologare –conform anexa Standarde casti pentru karting
 - 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 minim I
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

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. 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.3. Motorul- monocilindric, cu cilindrul de maxim 60cc, cu admisie de tip „Piston Port”, cu răcire exclusiv cu aer „liber”, cu pornire on board - ambarcat (TAG), cu limitare electronică a turatiei la 14.000rpm, omologat CSAI 2010 - 2014, conform prezentului regulament tehnic și propriei fișe de omologare, aprobată de FRK.

Identificarea motorului omologat și a componentelor sale va trebui să fie posibilă datorită descrierilor tehnice (fotografii, desene, dimensiuni, etc.) conținute în fișa de omologare CSAI, eliberata de producator.

Modificarea caracteristicilor si aspectului extern ori intern al motorului este interzisa.

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.

3.1. Ambreiajul : desen unic pentru toti. La maximum 3500 rpm kartul cu pilot la bord trebuie să fie în mișcare. Verificarea se poate face în Pregrila sau după Sosire , pînă la Cantar.

3.2. Bujia: de marcă liberă de tip tradițional cu un singur electrod, 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).



foto 1.

foto2

3.3. Aprindere: Sistemul de aprindere trebuie să fie omologat CSAI 01/01/2010 - 21/12/2014, cu limitare la 14.000 rpm, centralină de culoare verde.

3.4. Volumul minim al camerei de ardere: 6,8 cc., măsurabilă cu ajutorul unui plug-insert având caracteristici conforme cu regulamentul CIK-FIA și 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.

3.5. Răcire: cu aer liber.

3.6. Carburator: Carburator cu bazin, diametrul difuzorului de 18,00 mm, omologat CSAI de tip neelectronic, sistemul maximului cu reglare mecanică a amestecului cu ajutorul unui ac conic, sistemul minimului cu șurub de reglare a amestecului sau al aerului; carburatorul trebuie să conserve întotdeauna propria construcție de origine și trebuie să rămână conform cu propria fișă de omologare. Orice prelucrare, lustruire, adăugare sau preluare de material este interzisă.

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

Distanța minimă dintre planul de sprijin al carburatorului și axa cilindrului este cotelată în fișă de omologare a motorului.

Controlul diametrului se va face cu ajutorul unui calibru furnizat de constructorul carburatorului.

3.7. Lubrifianți: Lubrifiantul utilizat trebuie să se găsească pe lista CIK-FIA. Amestecul lubrifianților diferiți este strict interzis.

3.8. Amortizor de zgomot la aspirație : conform fișei de omologare a motorului.

3.9. Pornirea electrică on board (TAG) alimentată de bateria dedicată exclusiv pentru start; coroana pornirii trebuie să fie montată pe latura ambreiajului și trebuie să fie realizată din material magnetic. Motorul trebuie să fie dotat cu un comutator de oprire eficient și sigur.

Orice artificii (condensator, etc) altul decat cablurile ce conecteaza bateria la butonul de pornire sunt interzise. Bateria trebuie fixata elastic, intr-un suport fixat ferm pe sasiu .

3.10. Eșapamentul : Desen unic pentru toate motoarele. 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 CSAI 2010 - 2014, avand distanta dintre axe de 950 mm.

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 startului. 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 curbelor nu poate fi modificată, acestea trebuind să rămână în aceeași poziție, raportată la fișa de omologare aprobată. Este interzis montajul pe șasiul omologat a oricărei bare de stabilizare sau de rigidizare.

Se accepta utilizarea fuzetelor cu posibilitati de reglare a unghiurilor de cadere si de incidenta, cu conditia sa fie piese originale.

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.

Art.6. Parașocuri (bare de protecție): 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 16 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 unei bare de protecție din plastic, omologată CSAI 01/01/2010-31/12/2014.

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

6.4. Caroseria : Sunt admise caroseriile omologate CSAI 2010-2014 , cu respectarea fișei de omologare a șasiului. Nu sunt admise caroserii cu omologare expirată. 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 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.

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 roții 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 dedesubt.
- pontoanele nu trebuie să rețină apă, 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.

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 : 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.

7.1. Raport de transmisie: Z11 / Coroană liberă.

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 : 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 lestul este fixat pe scaun, este obligatorie utilizarea aceluiași tip de ranforsări. Este interzisă utilizarea barelor de rigidizare.

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 față

cilindrului principal de frână. Pedalele trebuie să fie fixate în mod obligatoriu de rama (sasiu).

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. Trebuie să acționeze numai 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.

Dacă discul de frână patrunde sub sau este la nivel cu sasiul este obligatorie utilizarea unei patine de protecție (din teflon, nylon, delrin, fibra carbon, kevlar sau rilsan). Patina trebuie fixată lateral față de discul de frână sau sub el.

Art.14. Rezervorul de carburant : Trebuie să fie rigid fixat de ramă și 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 se va face la presiunea atmosferică. Capacitatea minimă este de 3 litri.

Art.15. Piese ce compun șasiul trebuie să fie marcate și codificate de constructor.

Art.16. Roți și anvelope

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

b) Lățimea maximă a roții complete, cu pneu montat la presiune nominală, față 115 mm. (verificare cu șablonul de 117 mm), spate 150 mm (verificare cu șablon de 152 mm).

c) Anvelope: Se vor utiliza anvelope de compoziție dură aprobate de FRK de următoarele dimensiuni:

-anvelope de pista uscată(slick):- față	10x4.00-5
- spate	11x5.00-5
-anvelope de pista umedă(wet): - față	10x4.00-5
- spate	11x5.00-5

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.

Art.17. Greutatea: Minim 110 Kg.

17.1.Lestul: este permisă utilizarea lestului (lesturilor) pentru aducerea kartului în parametri de greutate, cu condiția ca acestea să fie din material solid și fixate pe sasiu sau scaun cu minimum două suruburi M6 cu piulita cu autoblocare sau asigurate cu contrapiulita.