

Regulament tehnic Clasa PROMO-BB

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. ghetete 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 este 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.

Identificarea motorului și a componentelor sale va trebui să fie posibilă datorită descrierilor tehnice (fotografii, desene, dimensiuni, etc.) conținute în fișa de omologare 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 : trebuie sa fie cel de origine al motorului, conform fisei tehnice emise de producător iar turația de cuplare a ambreiajului este de maximum 3300 rot/min verificabila in pregrilă sau la ieșirea din manșă.

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

3.3. Aprindere: sistemul de aprindere trebuie să fie omologat de tip analogic. Orice sistem de aprindere variabilă (de avans sau de întârziere progresivă) este interzis. Orice sistem electronic ce permite autocorectarea parametrilor de funcționare în timp ce kartul se află în mișcare este interzis.

3.4. Volumul minim al camerei de ardere: 7,1 cc.; măsurabil cu plug-insert (conform fișei de omologare) și biureta digitală. Orice artificiu privind modificarea directă sau indirectă a volumului camerei de ardere este interzis.

3.5. Răcire: cu aer antrenat.

3.6. Carburator: DELL'ORTO SHA 14-12L, conform fișei de omologare. Carburatorul trebuie să conserve întotdeauna propria construcție de origine și trebuie să rămână conform cu prevederile din fișa de omologare. Orice prelucrare, lustruire, adaugare 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 cota în fișa de omologare a motorului.

Controlul diametrului și a formei difuzorului 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 : cel original, minimum un element filtrant.

3.9. Motorul trebuie să fie dotat cu un comutator de oprire eficient și sigur.

Orice artificii (condensator, etc.) altul decât cablurile ce conectează aprinderea la butonul de pornire sunt interzise. Avansul la aprindere trebuie să fie fix, nu se permite modificarea poziției penei sau canalului de până care fixează aprinderea.

3.10. Eșapamentul : Desen unic conform fișei de omologare.

3.11. Diagrama cilindrului: ADMISIE max. 128 grade, EVACUARE max. 140 grade. Măsurarea se face cu lera de lățime 10 mm și grosime 0.2 mm.

Art.4. Șasiu: Sasiu omologat având distanța dintre axe de maximum 850 mm.

Tevile din componenta șasiului (ramei) a căror grosime este declarată în fișa de omologare trebuie să fie confecționate din material magnetic (oțel de construcție, conform standardelor ISO 4948-4949, în compoziția căruia nici un element de aliere nu poate depăși 5%).

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

Un control obligatoriu va fi efectuat înainte de startul concursului (conform Anexei 8 a Regulamentului Tehnic CIK).

Pentru un concurs se acceptă folosirea unui șasiu principal și unuia de rezervă 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 sunt autorizate cu respectarea cotelor raportate la fișa de omologare aprobată.

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

Orice adăugare de material, (prin sudare sau orice alt tip de fixare) este interzisă, dacă nu este în mod expres admisă printr-un articol al regulamentului tehnic.

Scoterea de material este admisă în limitele fișelor de omologare, dar materialul scos nu mai poate fi readăugat .

În caz de accident, se acceptă sudura ramei numai în scopul refacerii geometriei acesteia, cu respectarea fișei de omologare.

Art.5. Fuzete. Se acceptă utilizarea fuzetelor cu posibilități de reglare a unghiurilor de cădere și de incidență, cu condiția să fie piese originale.

Art.6. 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.7. Parașocuri (bare de protecție): Sunt protecții obligatorii frontale, posterioare și laterale din oțel magnetic.

7.1. 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.

7.2. Parașoc spate

Este obligatorie utilizarea unei bare de protecție din plastic, omologată CSAI 01/01/2010-31/12/2014.

7.3. 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 șurub Ø min. 6mm cu piuliță autoblocantă sau dublată.
- țevile de fixare trebuie să permită o încastrare de minim 30 mm. a parașocurilor.

7.4. Sunt admise caroseriile omologate de la 1 septembrie 2005, cu respectarea fișei de omologare a șasiului. 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.
- caroseria poate fi din plastic care nu se sparge în așchii. Fibra de sticlă, carbon sau kevlar sunt interzise.

7.5. 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 dedesupt.
- 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.

7.6. 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 apă, pietrișul sau alte substanțe care pot influența cântărirea. La cântărire dacă aceste substanțe există se vor îndepărta.

7.7. 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.8. 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.

8.1. Raport de transmisie: Z10/ 90

Art.9. Apărătoarea de lanț : Este obligatorie și trebuie să acopere eficient pinionul și coroana până la înălțimea axului. Se recomandă asigurarea protecției laterale.

Art.10. 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.11. 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 accelerări. 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 aceluiași tip de ranforsari. Este interzisă utilizarea barelor de rigidizare.

Art.12. 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.13. 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.14. Frâna : Frâna trebuie să fie omologată și poate fi mecanică sau hidraulică. 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 și să aibă sisteme de blocare). Trebuie să acționeze numai pe axa spate. Discul de frână din carbon este interzis. Dacă discul de frână pătrunde sub sau este la nivel cu șasiul 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.

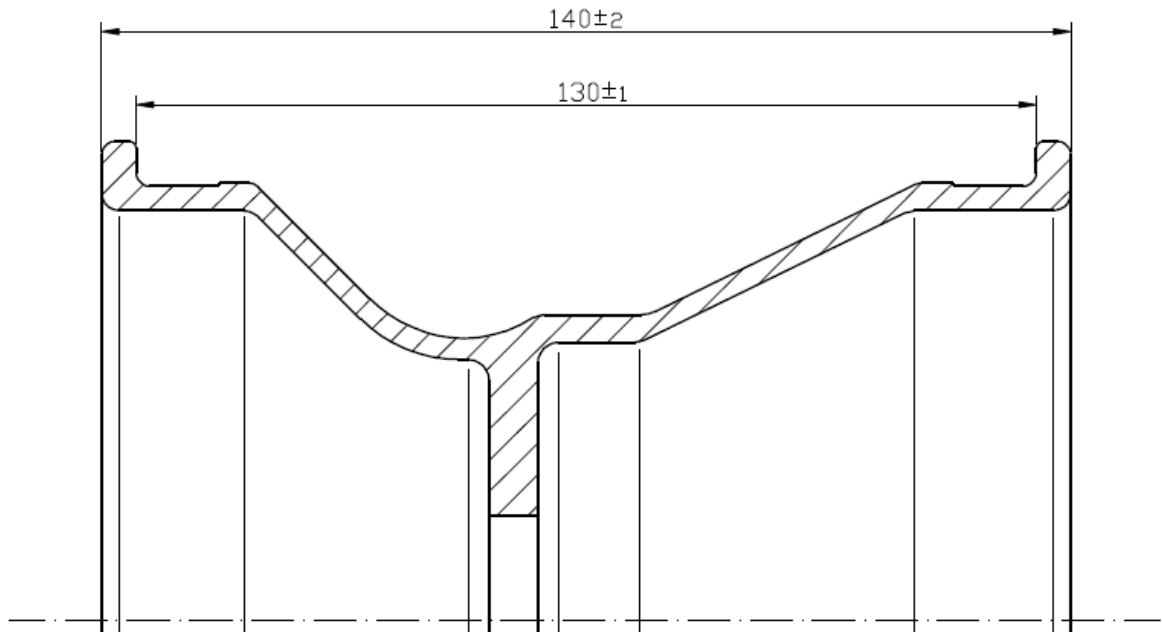
Art.15. Rezervorul de carburant : trebuie să fie fixat de motor conform fisei tehnice al motorului și racordul de benzină (care trebuie să fie flexibil) să nu curgă în nici un moment al concursului. Alimentarea cu carburant se va face la presiunea atmosferică.

Art.16. Piese ce compun șasiul trebuie să fie marcate și codificate de constructor.

Art.17. Roți și pneuri

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) Dimensiunea jentii fata 115mm, spate 140mm. Janta de spate trebuie sa se incadreze in dimensiunile desenului anexat.



c) Anvelope: Se vor utiliza anvelope de compozitie dura agreate de FRK, marca MSA 04.

Presiunea maxima admisa in anvelope este de 1.2 Bar.

Folosirea simultana 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.18. Greutatea: Minim 70 Kg.

18.1.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.