

# Regulament tehnic Clasa OK

## Art.1. Echipamentul sportiv se compune din :

1. casca integrală cu următoarele caracteristici :
  - 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 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. 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.MOTOR:

Se folosesc motoarele omologate pentru clasa OK, cu urmatoarele specificatii:

Maxim 125cc capacitatea cilindrica.

Volumul canalelor de transfer, lungimea canalului de evacuare, profilul interior al iesirii canalului de evacuare, dimensiunile cordale maxime ale ferestrelor si planul inferior de imbinare al cilindrului conforme cu fisa

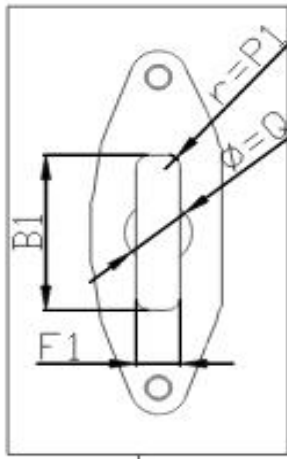
deomologare. Aceste elemente trebuie sa fie verificate in conformitate cumetoda descrisa in Anexa CIK.

Unghiul de evacuare este limitat la 194 ° maximum, masurat la nivelul camasii cilindrului in concordanta cu metoda descrisa in art. 2.25.3.2 din Regulamentul Tehnic CIK.

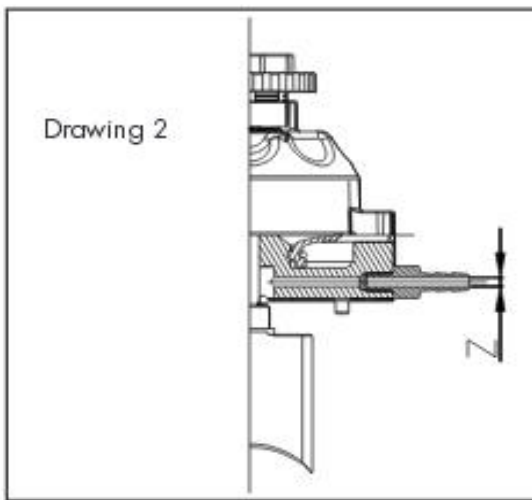
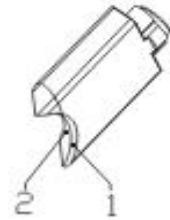
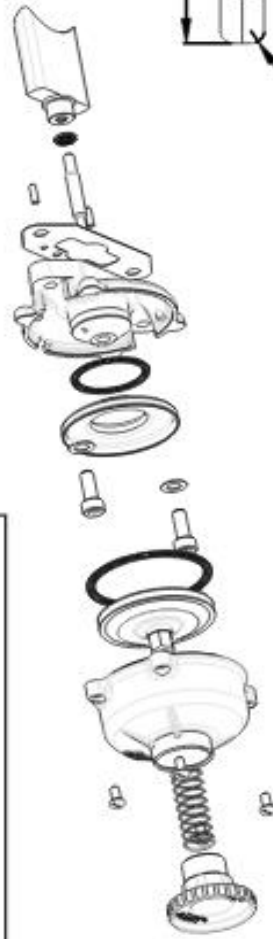
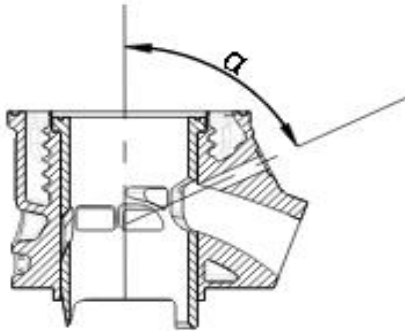
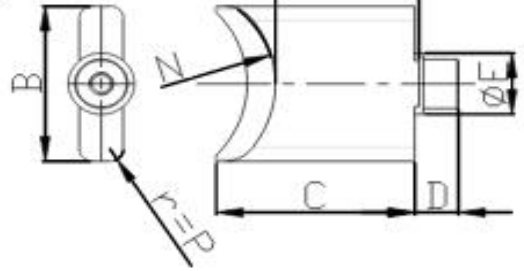
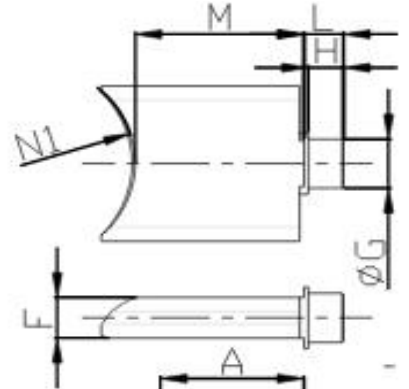
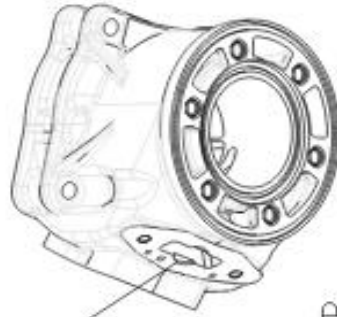
Atat motorul cat si toate piesele si subansamblele lui trebuie sa conserve intotdeauna propria constructie de serie si origine, să fie conforme și identificabile cu ajutorul fotografiilor, desenelor și dimensiunilor descrise în fișa de omologare.

Sistem Power-Valve unic care trebuie sa corespunda cu schita si tabelul de mai jos si cu Regulamentul Tehnic CIK ,si sa fie omologat cu motorul.

<b>Paramètre / Parameter</b>	<b>Dimensions</b>	<b>Tolérance / Tolerance</b>
	in mm (or ° if angle)	in mm (or ° if angle)
A	free	+/-0.5
B	38	+/-0.1
C	45	+/-0.1
D	10	+/-0.1
E	15	+/-0.1
F	10	+/-0.1
G	12	+/-0.1
H	8	+/-0.1
L	9	+/-0.1
M	free	+/-0.5
N (3D surface n°2)	free	+/-0.5
N1 (3D Surface n°1)	free	+/-0.5
P	3	+/-0.1
Q	free	+/-0.1
a	62	+/- 2
B1	free	+/-0.2
F1	free	+/-0.2
P1	free	+/-0.2
Z	4	Maximum



Drawing 1



3.1. *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.

foto 2.

3.2. *Aprindere*: Sistemul de aprindere trebuie să fie omologat CIK, cu limitare la 16.000 rpm.

3.3. *Volumul minim al camerei de ardere*: **11 cc**, măsurabil 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.

3.4. *Racirea* este limitată la un singur radiator liber, cu un singur circuit, fără nici o altă combinație; este autorizat un circuit intern suplimentar folosind funcționarii normale a termostatului.

3.5. *Carburator* omologat CIK pentru clasa OK, cu diametrul de 24 mm maximum, cu clapeta, conținând două șuruburi de reglaj; trebuie să fie strict de origine și compatibil cu **Fisa de Omologare** și calibrele de origine furnizate de producător pentru controlul formei difuzorului.

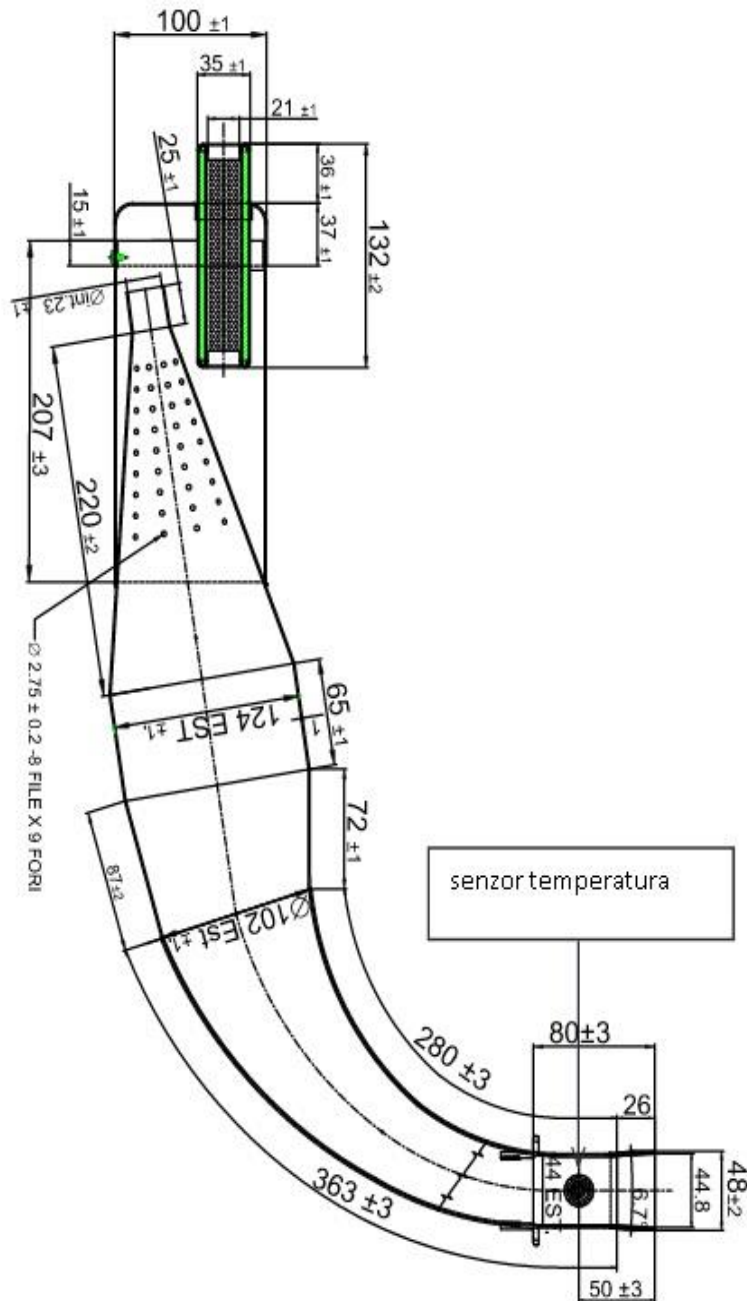
\*În cazul folosirii unui carburator omologat pentru KF2, cu un diametru maxim de 24 mm, care conține două șuruburi de reglaj; acesta trebuie să rămână strict original. Pentru a evita orice dubiu, acest lucru înseamnă că, carburatorul trebuie să fie identic în orice aspect, în conformitate cu toleranțele de fabricație, cu carburatorul sigilat de către comisarul tehnic în timpul verificării tehnice. Acesta trebuie, de asemenea, să fie în conformitate și cu fișa de omologare și cu calibrele furnizate de producător pt controlul formei difuzorului.

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

3.6. *Lubrifianti*: Lubrifiantul utilizat trebuie sa se găsească pe lista CIK-FIA. Amestecul lubrifiantilor diferiți este strict interzis.

3.7. *Eșapamentul* : Desen unic pentru toate motoarele conform cu schita de mai jos. Este interzis ca eșapamentul să treacă pe lângă sau prin fața pilotului, atunci când acesta se află în poziția normală de condus.

Desen unic esapament clasa OK



3.8. *Amortizor de zgomot la aspiratie* : omologat CIK, pentru clasele OK si OK Junior,(conducele de intrare au Ø 23mm)

Se va tine cont de urmatoarele aspecte:

\*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.

3.9 .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 de OK sunt interzise, exceptandu-le pe cele autorizate in mod explicit de catre un articol al prezentului Regulament sau din motive de securitate (publicat de catre CIK-FIA).

**Art.4. Şasiu:** 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 şasiului.

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

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

Modificările şasiului omologat cum ar fi spre exemplu poziția tevilor, sunt autorizate cu respectarea cotelor raportate la fişa de omologare aprobată. Poziția curbilor nu poate fi modificată, acestea trebuind să rămână în aceeași poziție, raportată la fişa 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): 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.
- trebuiesă 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 bara (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 omologate de la 1 septembrie 2005, 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 cerinte:

- 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.



\* 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 (superioarasiinferioara) parasocului fata trebuiesc sa fie 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) trebuie 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 omologaresisigla 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** : 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. 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.

Dacă discul de frana patrunde 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 frana 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 8 litri.

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

**Art.16. Anvelope:** omologate CIK pentru OK, agreate de FRK cu următoarele dimensiuni:

- |  |                  |
|--|------------------|
| - anvelope de pista uscata(slick), marca Vega, tip: XH | -fața 10x4.50-5  |
|  | -spate 11x7.10-5 |
| - anvelope de pista umeda(wet), marca Vega, tip: W5    | -fața 10x4.20-5  |
|  | -spate 11x6.00-5 |

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: 145 kg. (inclusiv pilotul).

Greutatea minima a kartului (fara combustibil): 70 kg

*17.1. Latimea* maxima permisa :1400 mm

*17.2.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.