

Regulament tehnic Clasa KZ2

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 stickere (colante) sunt specificate în Regulamentul International 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. manuşi de pilotaj pentru karting care să acopere încheietura palmei și să nu prezinte perforații.

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

Art.2. Materialul sportiv pentru concurs este alcătuit din șasiu, motor cu anexe, anvelope pentru pista uscata si/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.

Art.3. MOTOR :

Motor mono-cilindric cu cutie de viteze, admisie cu clapete, racit cu apa, cu un singur circuit, conform cu propria fisa de omologare.

Capacitatea cilindrica maxima: 125 cc.

Cutie cu clapete (Reed-valve) (dimensiuni si desen) in concordanta cu Fisa de Omologare. Capacul cutiei cu clapete: liber.

Cutie de viteze conforma cu Fisa de Omologare. Verificarea rapoartelor (inclusiv angrenajul primar) se face cu ajutorul unui disc gradat avand diametrul minim de 200mm sau cu ajutorul unui dispozitiv digital.

Comanda cutiei de viteze trebuie sa se realizeze manual si strict mecanic, fara niciun sistem de asistare. Orice sistem de intrerupere a aprinderii este interzis.

3.1. Carburatorul folosit trebuie sa fie DellOrto VSHS 30.

Carburatorul trebuie sa ramana strict original. Singurele reglaje autorizate sunt urmatoarele: ghitina, acul, plutitoarele, camera de nivel constant,

pulverizatorul, jicloarele si kit-ul de ace, 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) pot fi inlaturate; in cazul in care sunt pastrate, ele trebuie sa fie strict original.

Unghiul de deschidere totala a esapamentului de maximum 199°, indiferent de valoarea indicata in Fisa de Omologare (trebuie sa fie masurat cu un disc gradat de minim 200mm diametru sau cu un dispozitiv digital).

3.2. Volumul camerei de ardere: minim **13 cc**. Volumul camerei de ardere trebuie masurat conform reglemantarilor si procedurilor CIK-FIA in vigoare.(Appendix 1 CIK-FIA).

3.3. Bujia: marca libera (model de serie si strict originala). 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.



3.4. Lubrificanti: Lubrificantul utilizat trebuie sa se găsească pe lista CIK-FIA in vigoare. Amestecul lubrifianților diferiți este strict interzis.

3.4.1. 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 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 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(procent conform Pasaport Tehnic) 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.

3.5. Amortizor de zgomot la aspiratie: conform cu propria fisa de omologare.

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.

3.6. Identificatori: zone plate prelucrate avand dimensiunea de 30mmx20mm cu rolul de a permite atasarea de stick-ere de identificare: pe fata cilindrului si pe partea superioara a carcusei cutiei cu clapete pentru semi-cartere.

Este permisa adaugarea unei contra-greutati pe rotorul aprinderii; ea trebuie fixata prin intermediul a cel putin 2 suruburi, fara a aduce vreo modificare rotorului omologat.

3.7. Esapament: conform fisei de omologare a motorului.

3.8. Amortizor de zgomot pentru esapament: omologat conform propriei fise: DRACING model KZ 2014 (tip SARNO si VARENNES), ELTO RACING model OVS-OVD-TD (tip inox), MC RACING model MC (tip KZ).....

3.9. Racirea cu apa, cu un singur circuit, fara nici o alta combinatie; este autorizat un circuit intern suplimentar folosind functionarii normale a termostatului.

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 KZ2 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 CIK.

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 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.

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 in vigoare(vezi desenul 2a din regulamentul CIK.). 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 omologate CIK-FIA.

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 cu omologare CIK-FIA, 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 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 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 apă, 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 sa existe un spatiu liber, masurabil din orice punct al parasocului fata, de minim 27 mm intre carenajul frontal si parasocul fata.

* Nici un alt dispozitiv de fixare nu este permis

* Nu trebuie sa existe nici un obstacol care sa restrictioneze miscarea libera spre directia sasiului a carenejului frontal.

* Tevile (superioara si inferioara) parasocului fata trebuie 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 omologare si 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 : 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(excepție cazurile unde nu se poate monta,ex. Motor Maxter) 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. 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.

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 cu omologare CIK-FIA. Este obligatoriu ca frâna să acționeze pe toate 4 roțile, prin circuite separate

