

REGULAMENT TEHNIC NATIONAL DE KARTING Editia **2022**

Cuprins:

| | |
|------------|---------------------------------------|
| Pag. 1-2 | - Cap.I. Dispozitii Generale |
| Pag. 2-8 | - Cap.II. Norme Tehnice Generale |
| Pag. 9-16 | - Cap.III. Norme Tehnice Specifice |
| Pag. 9-11 | - Art. 24 – Categ. Promo BB |
| Pag. 11-15 | - Art. 25 – Categ. Mini/Pufo National |
| Pag. 15-17 | - Art. 26 – Categ. KZ2 National |
| Pag. 18-30 | - Art. 27 – Categ. Rok |
| Pag. 30-33 | - Art. 28 – Categ. Rotax |
| Pag. 33-33 | - Art. 29 – Categ. CIK-FIA |
| Pag. 34-36 | - Cap.IV. Anexa 1- Carenaj Frontal |
| Pag. 37-37 | - Cap.V. 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 Oficial 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 sau regulamente CIK FIA in vigoare, dupa caz, in urma constatarilor si masuratorilor efectuate de catre Comisarii Tehnici, cu aparatura pusa la dispozitie 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. Normelor Tehnice Generale si Anexele 1 si 2 se aplica tuturor categoriilor mentionate in tabelul de mai jos, cu exceptia categoriilor din **Grupul 5** la care se vor aplica **regulamentele tehnice CIK-FIA in vigoare.**

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 | 60 cc | |
| MINI MAX ROTAX | 125 cc | |
| PUFO | 60 cc | |
| MICRO ROK | 60 cc | |
| MICRO MAX ROTAX | 125 cc | |
| JUNIOR ROK | 125 cc | Grup 3 |
| JUNIOR MAX ROTAX | 125 cc | |
| SENIOR ROK | 125 cc | |
| SENIOR MAX ROTAX | 125 cc | |
| DD2 ROTAX | 125 cc | Grup 4 (1) |
| KZ2 NATIONAL | 125 cc | |
| MINI Gr. 3, OKJ, OK | - | Grup 5 |

(1) Categoriile cu cutie de viteza.

Capitolul II. NORME TEHNICE GENERALE

Art.8. Echipamentul sportiv se compune din :

1. casca integrală cu următoarele caracteristici :
 - omologare –conform Appendix 2(Helmets Standards) CIK-FIA.
 - părțile ce nu pot fi acoperite cu stikere (colante) sunt specificate în regulamentul CIK-FIA.
2. 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 din Grup 1 si 2.**

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 30 mm, material plin pe toata lungimea, exceptie locuri pana sau gaurit pe toata lungimea.

Grup 2: Sasiu omologat ACI-CSAI, CIK-FIA sau cu omologare expirata, 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 sau cu omologare expirata, pentru categoria Junior/Senior, cu sistem de franare pe rotile posterioare.

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 sau cu omologare expirata, 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 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.12. Parașocuri(bare de protecție): Sunt protecții obligatorii frontale, posterioare și laterale din oțel magnetic conform cu reglementarile CIK-FIA in vigoare sau cu omologare expirata.

- 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 zona liberă între prinderi.

12.2. Parașoc spate

Este obligatorie utilizarea unei bare de protecție din plastic.

Grup 1 și 2: omologat ACI-CSAI, CIK-FIA sau cu omologare expirată.

Grup 3 și 4: omologat CIK-FIA sau cu omologare expirată.

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 \varnothing min. 6mm cu piulita autoblocantă sau dublată.
- 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 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.

Sunt admise următoarele caroserii:

Grup 1 și 2: - cu omologare CIK-FIA (validă sau expirată) sau ACI-CSAI, cu respectarea fișei de omologare a șasiului, excepție carenajul frontal obligatoriu cu omologare (validă sau expirată) CIK-FIA.

Grup 3 și 4: - cu omologare CIK-FIA validă sau expirată.

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.

- 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 omologat CIK-FIA sau cu omologare expirata, 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. Specificatiile amestecului carburant trebuie sa fie in conformitate cu prevederile CIK-FIA in vigoare.

13.1. 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 pregati un amestec carburant cu benzina conform Regulamentului Particular al evenimentului si lubrifiantul(conform procent Pasaport Tehnic) din flaconul sigilat 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 5 unitati pentru valoarea 1(permitivitatea electrica - Farad/m) si 1 unitate pentru valoarea 2(conductivitatea electrica - Siemens/m).

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 sa fie astfel construit încât să împiedice pilotul să alunece în lateral la viraje, în față la frânări sau în spate la accelerații. In punctele de fixare superioare trebuie utilizate ranforsări cu grosimea de minim 1.5mm si o arie de minim 13cm² sau diametru minim de 40mm, între suport si scaun. Daca lestul este fixat pe scaun, este obligatorie utilizarea aceluasi tip de ranforsari.

17.1. Transponder: Montat pe partea din spate a scaunului la 250 mm +/- 50 mm de sol, cu pilotul in kart in 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 fața cilindrului principal de frână. Pedalele trebuie să fie fixate în mod obligatoriu de rama (sasiu).

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 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 din rezervor se va face la presiunea atmosferică.

Grup 1: conform fisa omologare motor.

Grup 2: capacitatea minimă 2 litri.

Grup 3 și 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 și 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.

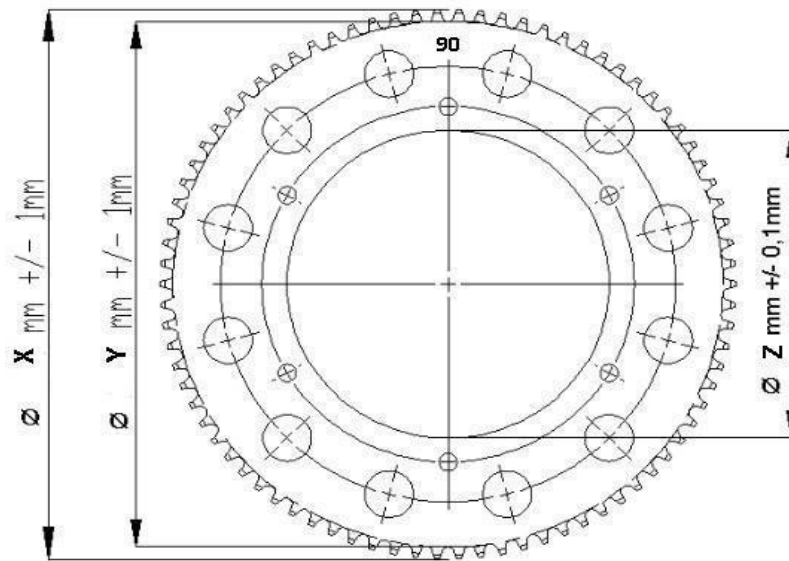
24.3. Bujia: marcă CHAMPION RCJ7Y, BOSCH WS5F sau WSR7F.

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.

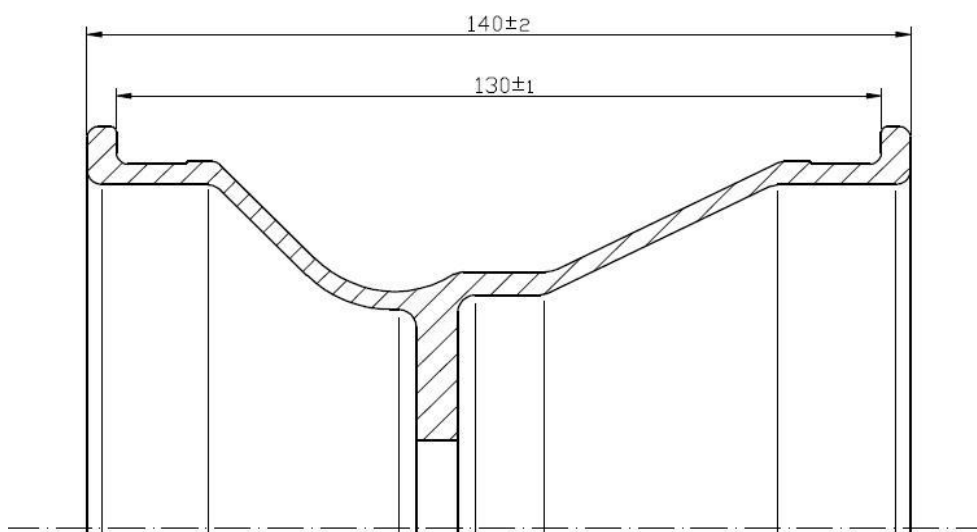
24.7. Raport de transmisie: Z10/ 90. Coroana de 90 trebuie sa fie conform schitei/desen de mai jos:



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 / PUFO NATIONAL

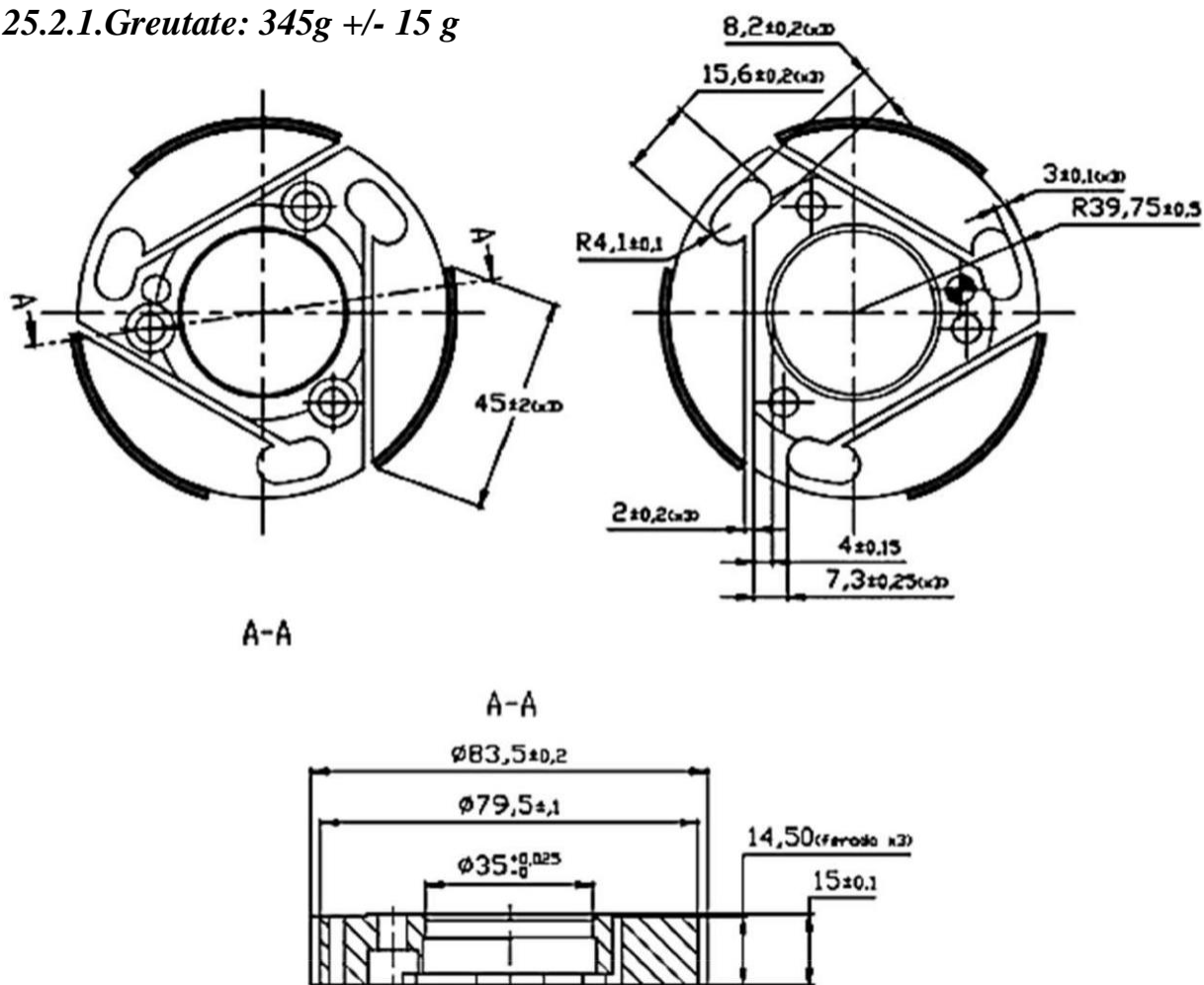
25.1. Motor: Monocilindric, cu cilindrul de maxim 60cc, cu admisie de tip „Piston Port”, conform prezentului regulament tehnic si propriei fise de omologare. Se pot folosi motoare conform omologarii AICI-CSAI 2015-2020.(vezi tabel) sau cu omologare CIK FIA pt. Gr. 3.

| 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 fișa de omologare si prezentul regulament.

25.2. Ambreiajul: Conform desen unic pt. toate tipurile de motorizare. 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 artificii 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.

25.2.1. Greutate: 345g +/- 15 g



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, cu limitare la:

- 14.000 rpm, centralina de culoare verde – **MINI**
- 11.000 rpm, centralina de culoare albastra – **PUFO**

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: Trebuie să conserve întotdeauna propria construcție de origine. Orice prelucrare, lustruire, adaugare sau preluare de material este interzisa. Controlul diametrului difuzorului se va face cu ajutorul unui calibru furnizat de constructorul carburatorului sau cu aparatura pusa la dispozitie de FRK.

- **MINI** – Dell’Orto PHBG 18 BS
- **PUFO** – Dell’Orto PHBN 14 MS

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: cu omologare valida 60 MINI – ACI-CSAI.

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 .

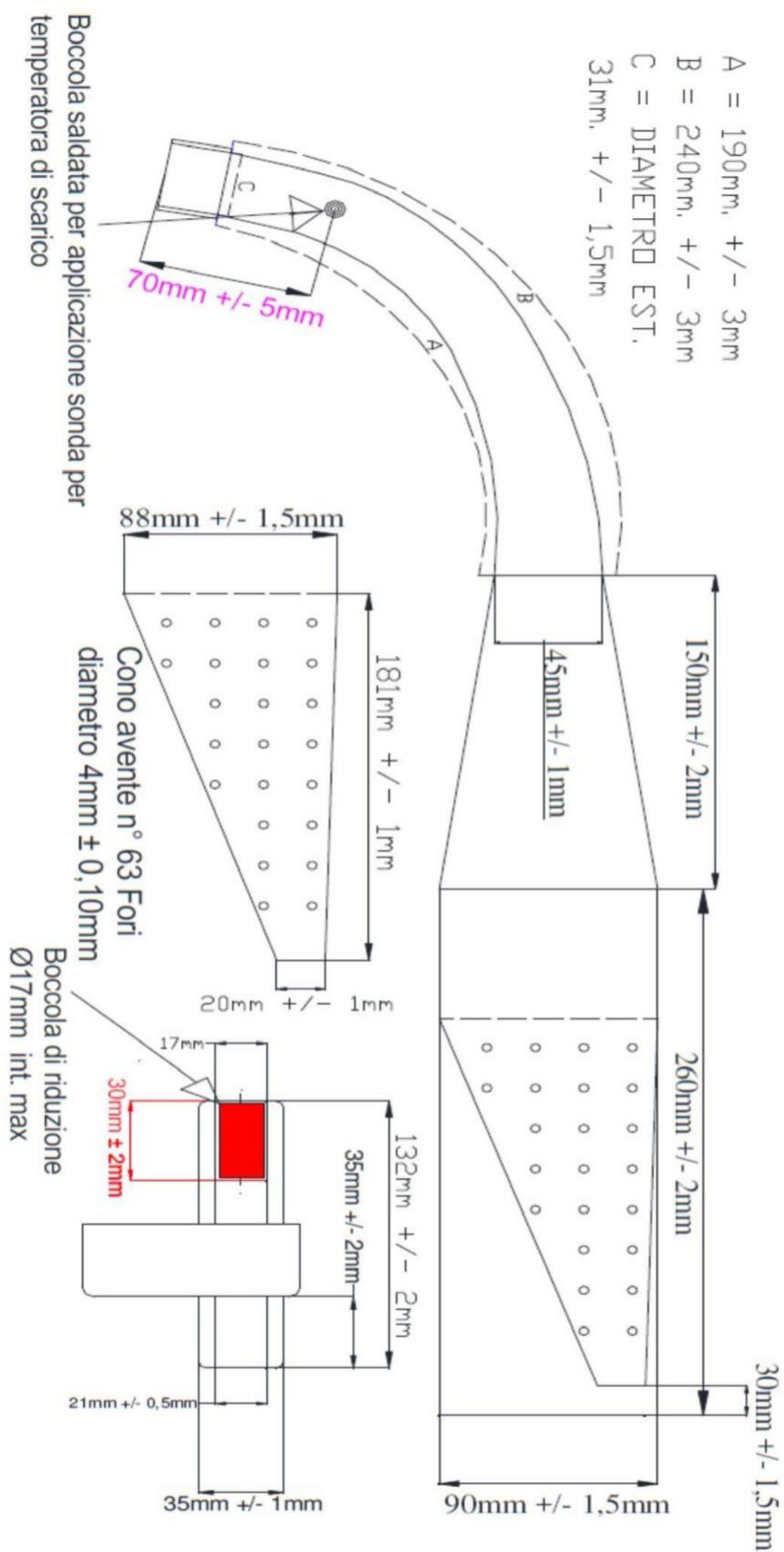
25.10. Eșapamentul: Conform desen unic pentru toate tipurile de motorizare.



Automobile Club d'Italia

SPORT

Disegno della Marmitta e dei suoi elementi - 600c Minikart
Spessore Minimo della lamiera 0,80mm, il primo pezzo della marmitta evidenziato con le quote,
A - B dovrà essere costruito in due curve stampate e saldate ai lati.



25.11. Raport de transmisie:

- **MINI** – Conform fisei de omologare a motorului - coroana liber
- **PUFO** – Z11 / coroana 82 conform art. 27.4.4.

25.12. Roti si Anvelope:

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

- fata maxim 120 mm
- spate maxim 150 mm
- **PUFO** – janta spate conform art. 27.4.5.

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

- anvelope de pista uscata(slick), marca VEGA , tip: M 1 - fata 10x4.00-5
- spate 11x5.00-5
- anvelope de pista umeda(wet), marca VEGA , tip: WM 1- fata 10x4.00-5
- spate 11x5.00-5

25.13. Greutatea minima totala: kart + pilot in echipament complet

- **MINI** – 110 KG
- **PUFO** – 95 kg

25.14. Latimea maxima permisa: 1100 mm

Art.26. Categoria KZ2 NATIONAL

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. Se pot folosi si motoare cu omologare CIK-FIA expirata.

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 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 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 2022 |
| ELTO RACING | TD3 | Metallic | 039-SE-24 Scad.za 2022 |
| 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. 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, agreate de FRK cu urmatoarele dimensiuni:

- anvelope de pista uscata(slick), marca VEGA, tip: XH3 -fata 10x4.50-5
-spate 11x7.10-5
- anvelope de pista umeda(wet), marca VEGA, tip: W6 -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.

Art.27. Categoriile ROK

27.1. Prezentul regulament face referire la urmatoarele categorii de concurs prevazute cu motorizari dupa cum urmeaza:

- **MICRO-ROK, motor Vortex Micro Rok 60cc**
- **MINI-ROK, motor Vortex Mini Rok 60 cc**
- **JUNIOR-ROK, motor Vortex Rok GP Junior 125 cc**
- **SENIOR-ROK, motor Vortex Rok GP 125 cc**

~~27.2. Motorul si accesoriile acestuia, pot fi retinute de catre Comisarii Tehnici la terminarea evenimentului cu acordul CCS. Procedura de sigilare se va efectua in prezenta mecanicului responsabil de pilotul in cauza sau a reprezentatului legal al Concurentului si a unui Comisar Sportiv. Materialele vor fi trimise de catre Secretariatul FRK la fabrica Vortex pentru un control amanuntit. Sigilarea va fi efectuata de SVT. Piesa/piesele se vor sigila individual pentru identificare si apoi vor fi introduse intr-o cutie sau mai multe, dupa caz, care se vor sigila. Cutiile vor fi puse la dispozitie de FRK si se vor sigila de asa natura incat sa nu permita deschiderea lor doar cu deteriorarea sigiliului/sigiliilor. In cazul in care fabrica Vortex constata o neconformitate, SVT va intoeemi un raport catre CCS iar Concurentul va raspunde in fata Comisiei de Disciplina si Litigi a FRK. In cazul in care Concurentul refuza controlul va descalificat din concurs.~~

27.3. Categoria MINI-ROK

27.3.1. **Motor** : marca Vortex ROK, monocilindric, cu cilindrul de maxim 60cc, admisie de tip „Piston Port”, cu răcire exclusiv cu aer „liber”, conform prezentului Regulament Tehnic si Fisei de Omologare a motorului MINI ROK 2021, aprobata ACI SPORT.

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 fișa de omologare si prezentul regulament.

27.3.2. **Ambreajul** : desen unic pentru toti, conform fisei de omologare a motorului. La maximum 3500 rpm kartul cu pilot la bord trebuie să fie in mișcare

iar la minim 4500 rpm trebuie sa fie cuplat total in toate conditiile. Verificarea se poate face in orice moment al cursei.

Este interzisa folosirea de lubrifianti de oricare tip(spray, uleiuri, vaseline) pe suprafata ambreajului sau tratarea ambreajului 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 tipul de carcasa ambreiaj prevazuta din constructie cu gauri este obligatoriu folosirea protectiei pentru ambreiaj, originala Vortex, conform fisei de omologare a motorului.

Pentru urmarirea evolutiei ambreajului in timpul curselor, se va folosi sistemul UNILOG pus la dispozitie de FRK.

27.3.3. Bujia: marca NGK, model B10 EG, 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

27.3.4. Aprindere: conform cu fisa de omologare a motorului.

27.3.5. Volumul minim al camerei de ardere: 6,8 cc , masurabil cu ajutorul unui plug-insert avand caracteristici conforme cu regulamentul CIK-FIA. 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 se va face in conformitate cu regulamentul CIK-FIA in vigoare(vezi Appendix CIK-FIA).

27.3.6. Carburator: Dell'Orto PHBG 18 BS, cu diametrul difuzorului de maxim 18 mm pe toata circumferinta, trebuie să conserve întotdeauna propria construcție de origine și trebuie să rămână conform cu propria fisa de omologare si cu carburatorul pus la dispozitie de organizator. Orice prelucrare, lustruire, adaugare sau preluare de material este interzisa.

Controlul pasajelor carburatorului si a tuturor elementelor de setare a carburatiei sa va efectua pe principiul GO / NO GO cu calibre pentru verificarea diametrelor si cu aparatura pusa la dispozitie de FRK, prin comparatie cu carburatorul martor.

Pentru elementele de carburatie: diametre mai mici de 1 mm se va admite o toleranta de 0.02 mm, de la 1 mm la 4 mm o toleranta de 0,03 mm si pt diametre mai mari de 4 mm o toleranta de 0.1 mm. Pentru diametrele pasajelor carburatorului se va admite o toleranta de 0.1 mm. Pentru lungimi se admite o toleranta de 0.2 mm.

Setarea carburatorului trebuie sa fie identica cu specificatiile din fisa de omologare a motorului.

27.3.7. Pompa de benzina: DELL'ORTO, cod. 11023, conform cu specificatiile din fisa de omologare a motorului, identica in orice moment al cursei ca forma, aspect, dimensiuni, si material cu pompa de benzina pusa la dispozitie de organizator. Pozitia pompei de benzina este cea prevazuta in manualul motorului(Foto 3)

Montajul pompei de benzina se va face doar cu componentele originale prevazute in manualul motorului(Foto 3 + Foto 4). Orice alta pozitie decat cea indicata in prezentul regulament este interzisa.

Este interzisa folosirea altor componente, pentru montajul pompei de benzina, decat cele prevazute in manualul motorului.

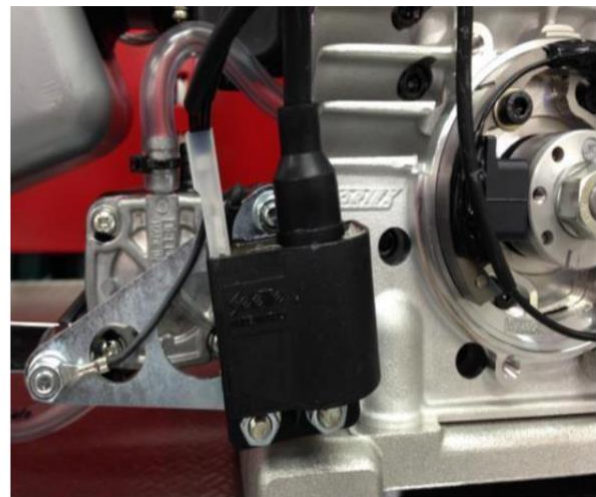


Foto 3

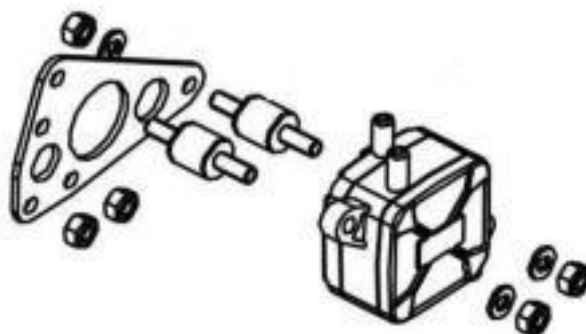


Foto 4

27.3.8. Lubrifianți: Lubrifiantul utilizat va fi marca ENI KART 2T. Se va utiliza in procent de maxim 4% in amestecul carburant.

27.3.9. Amestecul carburant: conform Art. 13 RTNK .

27.3.10. Amortizor de zgomot la aspiratie : cel din fisa de omologare a motorului, identic in orice moment al cursei ca forma, aspect, dimensiuni si material cu amortizorul pus la dispozitie de organizator.

Pozitia amortizorului de zgomot la aspiratie va fi cea indicata in foto 5. Montajul se va face doar cu componentele originale prevazute in manualul motorului. Nici o alta pozitie nu este permisa.

*Mansonul de cauciuc care conecteaza carburatorul, trebuie sa ramana identic ca forma, aspect, dimensiuni si material cu mansonul original pus la dispozitie de organizator. Instalarea corecta a mansonului trebuie sa fie cea specificata in foto 6.

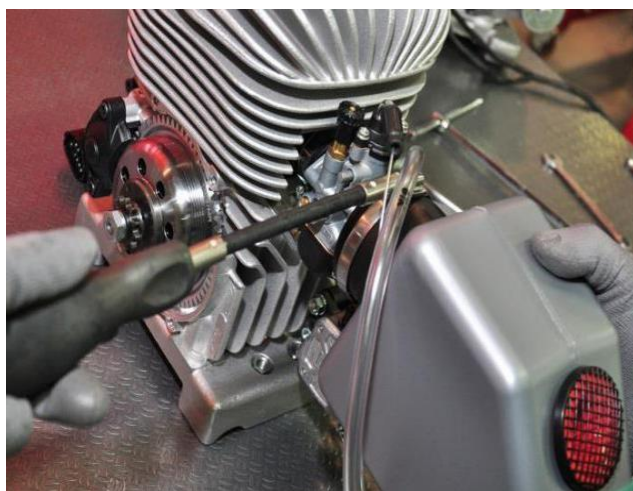
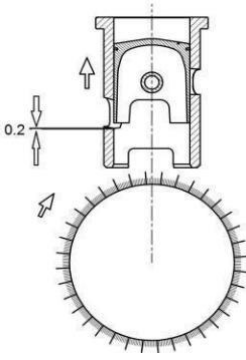
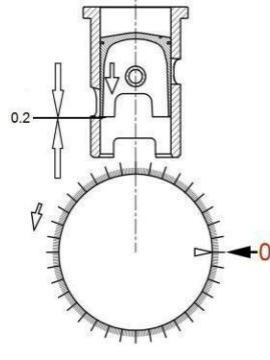
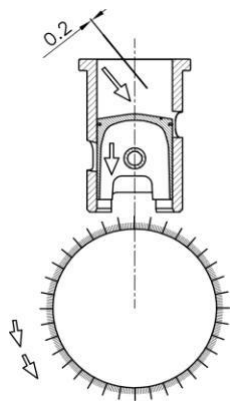
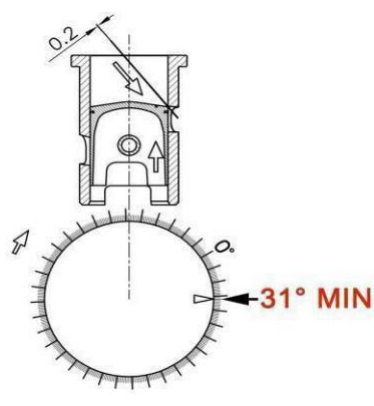


Foto 5



Foto 6

| | |
|--|--|
| <p>1</p>  | <p>2</p>  |
| <p>ROTIȚI ÎN SENS ORAR PENTRU A RIDICA PISTONUL ȘI PENTRU A PERMITE INTRODUCEREA CALIBRULUI DE GROSIME SPRE MUCHIA INFERIOARĂ A ASPIRAȚIEI</p> | <p>ROTIȚI ÎN SENS ANTIORAR PENTRU A COBORÎ PISTONUL PÂNĂ LA ÎNTÂLNIREA CALIBRULUI DE GROSIME SPRIJINIT PE MUCHIA ASPIRAȚIEI. ÎN ACEASTĂ FAZĂ, SETAȚI POZIȚIA DE 0°</p> |
| <p>3</p>  | <p>4</p>  |
| <p>ELIBERAȚI CALIBRUL DE GROSIME ȘI, ROTIND ÎN SENS ANTIORAR, COBORĂȚI PISTONUL PENTRU A PERMITE INTRODUCEREA CALIBRULUI DE GROSIME SUB COTUL SUPERIOR AL EVACUĂRII</p> | <p>ROTIND ÎN SENS CONTRAR, RIDICAȚI PISTONUL PÂNĂ CÂND ÎNTÂLNIȚI CALIBRUL DE GROSIME SPRIJINIT PE MUCHIA EVACUĂRII ȘI CONTROLAȚI CA UNGHIU DE DEPLASARE SĂ NU FIE SUB 31°</p> |

27.4. Categoria MICRO ROK

27.4.1. Pentru categoria Micro-Rok se vor respecta subarticolele prevazute la Art. 27.3. Categoria Mini-Rok, cu exceptiile descrise mai jos.

27.4.2. Aprindere: Sistemul de aprindere trebuie să fie omologat CSAI 01/01/2010 - 21/12/2014, cu limitare la 11.000 rpm, centralină de culoare albastra, conform fisei de omologare proprii.

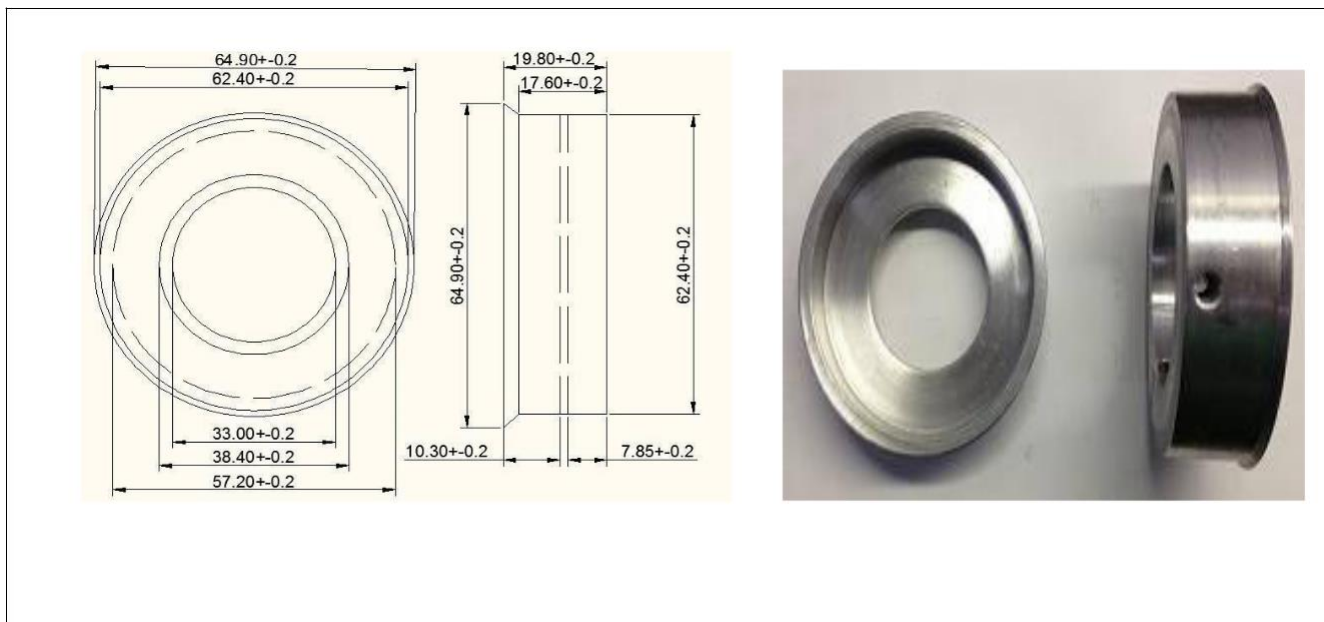
27.4.3. Carburator: Dell'Orto PHBN 14 MS, cu diametrul difuzorului max 14 mm pe toata circumferinta, trebuie să conserve întotdeauna propria construcție de origine și să rămână conform cu propria fișă de omologare si cu carburatorul pus la dispozitie de organizator. Controlul carburatorului conform **Art.4.5.**

Pentru montare se va folosi un distantier de aluminiu de 5 mm grosime(+/- 0,2 mm) cu diametru interior de 21.80mm(+/- 0.2mm) pe toata grosimea de 5 mm.(Foto 7)



Foto 7

*Racord fixare fitru aer/carburator:

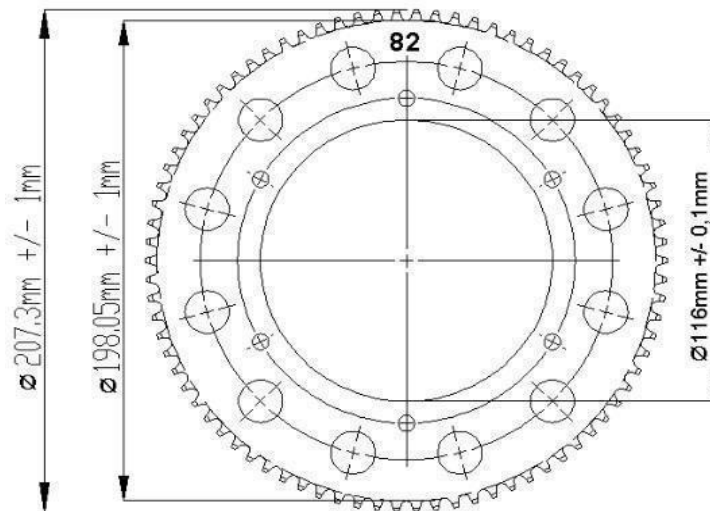


*Setarea carburatorului conform tabel:

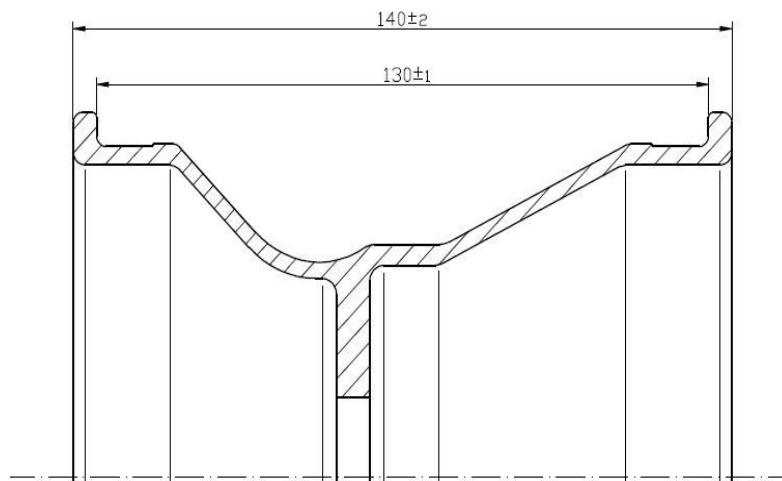
| | COD VORTEX | COD DELL'ORTO |
|-----------------------------------|-------------------|----------------------|
| SUPAPA GAZ- 40 | W1536240 | 15362.40 |
| AC CONIC- A11 | W1625011 | 16250.11 |
| PULVERIZATOR GA 212 | W14671212 | 14671.212 |
| JIGLEOR PRINCIPAL - LIBER | W6413 | 6413 |
| JIGLEOR CIRCUIT JOASE - 38 | W1160038 | 11600.38 |
| JIGLEOR START - 50 | W621750 | 6217.50 |

27.4.4. Raport transmisie : Z11 / coroana 82

*Coroana de 82 trebuie sa fie conform schitei de mai jos:



27.4.5. Roti si Jante: Lățimea maximă a roții fata complete, cu pneu montat la presiune nominala, maxim 120 mm, iar janta spate conform desen de mai jos:



27.4.6. Greutatea minima totala: kart + pilot in echipament complet: 95 kg

Art.27.5. Categoria JUNIOR-ROK si SENIOR-ROK

27.5.1. Motor: Se vor folosi motoare marca VORTEX ROK GP(Senior-Rok) respectiv VORTEX ROK GP JUNIOR(Junior-Rok), de 125 cc, conform cu Fisa de Omologare aprobata de ACI-SPORT si prezentul Regulament.

Atat motorul cat si toate piesele si subansamblele lui trebuie sa conserve intotdeauna propria constructie de serie si origine.

27.5.2. Ambreiajul: conform fisei de omologare a motorului. Este interzisă folosirea de lubrifianți de oricare tip (spray, uleiuri, vaseline) pe suprafața ambreiajului sau tratarea ambreiajului prin diverse metode (tratare chimică sau termică) care ar duce la modificarea parametrilor de funcționare în raport cu piesa originală.

Pentru tipul de carcasă ambreiaj prevăzută din construcție cu găuri este obligatoriu folosirea protecției pentru ambreiaj, originală Vortex, conform fisei de omologare a motorului.

Pentru urmărirea evoluției ambreiajului în timpul curselor, se va folosi sistemul UNILOG pus la dispoziție de FRK.

27.5.3. Bujia: de marcă liberă de serie și strict originală, conform Apendix CIK-FIA, având dimensiunile: lungime 18,5 mm, pas M14x1,25 (vezi foto. 1), marginea finală a bujiei montată nu trebuie să intre în camera de ardere, electrod neinclus (vezi foto. 2).



Foto 1

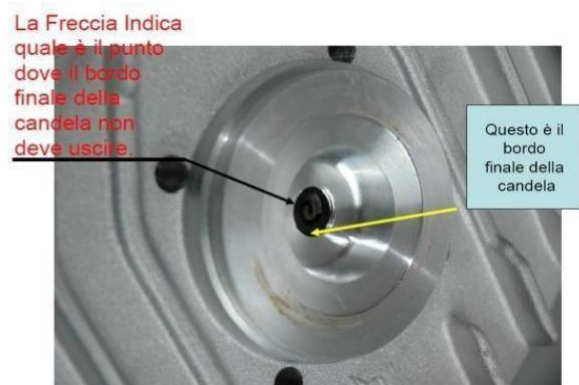
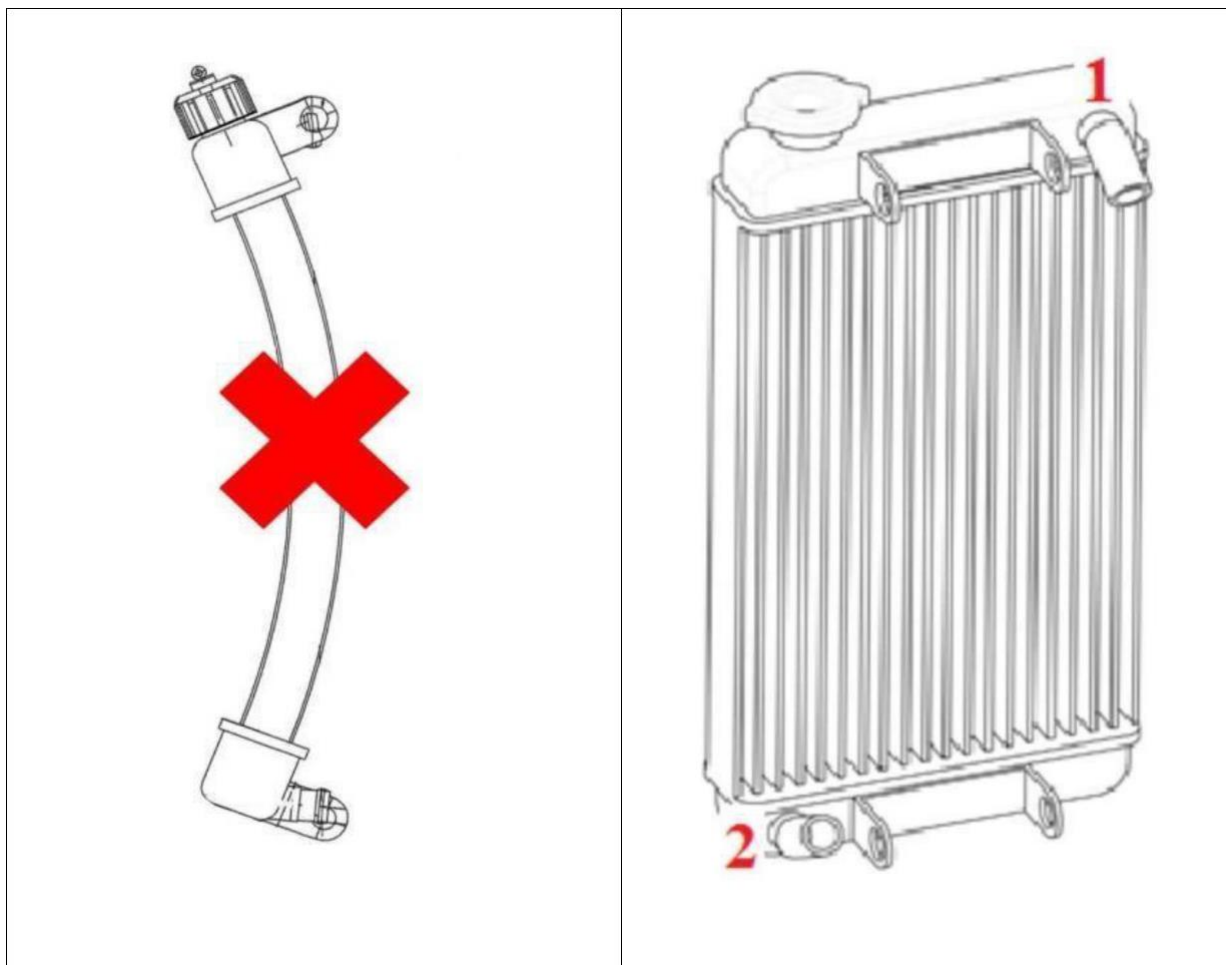


Foto2

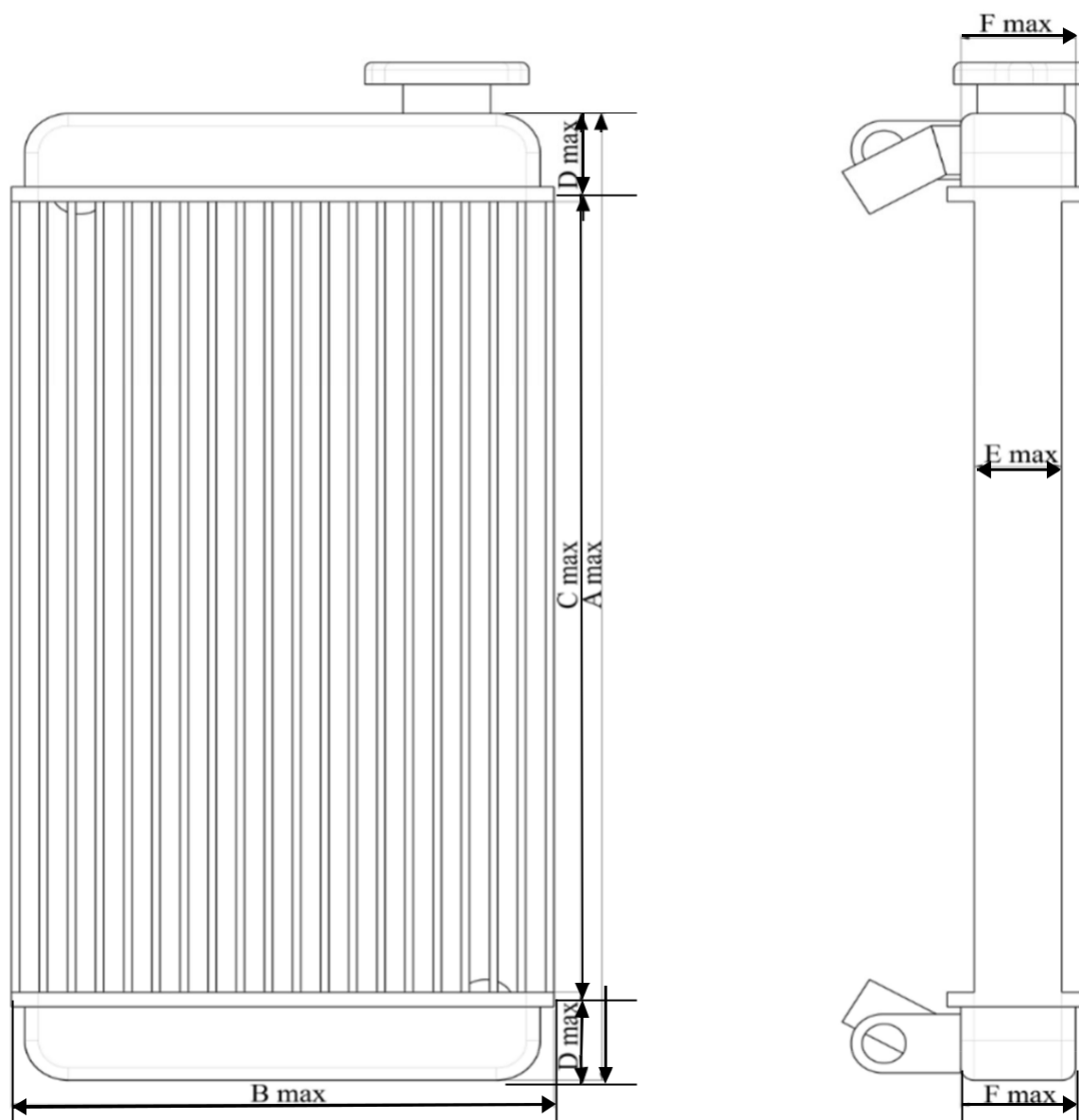
27.5.4. Aprindere: Sistemul de aprindere trebuie să fie conform cu fișa de omologare a motorului. Nici o modificare nu este permisă.

27.5.5. Volumul minim al camerei de ardere: **minim 9.5 cc**, măsurabil cu ajutorul unui plug-insert având caracteristici conforme cu regulamentul CIK-FIA și anexele acestuia. Procedura de măsurare conform Appendix CIK-FIA. Forma camerei verificată cu calibrul pus la dispoziție de constructor.

27.5.6. Racirea: sistemul de racire trebuie să fie strict cel original în conformitate cu fișa de omologare a motorului. Lichid de racire- apă. Se va folosi un singur radiator conform desene:



Pozitia tevilor pentru intrarea si iesirea apei, va fi cea indicata in desen cu 1 si 2.



| | A | B | C | D | E | F |
|----------------------------|-----|-----|-----|----|----|----|
| JUNIOR ROK – ROK GP | 480 | 210 | 395 | 45 | 32 | 45 |

27.5.7. Carburator: Dell'Orto VSHS 30 cu diametrul difuzorului maxim 30 mm pe toata circumferinta. *Setarea carburatorului conform cu prevederile din fisa de omologare a motorului. Controlul carburatorului conform Art.4.5.*

27.5.8. Lubrifianți: Lubrifiantul utilizat va fi marca ENI KART 2T. Se va utiliza in procent de maxim 4% in amestecul carburant.

27.5.9. Amortizor de zgomot la aspiratie: conform cu fisa de omologare a motorului. Elementul filtrant trebuie sa fie intact. Mansonul de cauciuc care conecteaza carburatorul de amortizor trebuie, sa fie cel original si montat conform indicatiilor din fisa de omologare.

27.5.10. Eșapamentul: conform cu fisa de omologare a motorului ROK GP(Senior Rok) respectiv ROK GP JUNIOR(Junior Rok).

27.5.11. Anvelope: omologate, marca Vega, cu urmatoarele dimensiuni:

| | | |
|--|--------|-----------|
| - anvelope de pista uscata(slick), tip XH3 | -fata | 10x4.50-5 |
| | -spate | 11x7.10-5 |
| - anvelope de pista umeda(wet), tip W6 | -fata | 10x4.50-5 |
| | -spate | 11x6.00-5 |

27.5.12. Greutatea minima totala: kart + pilot in echipament complet:

- SENIOR-ROK: 160 kg.
- JUNIOR-ROK: 145 kg.

27.5.13. Latimea maxima permisa :1400 mm

Art.28. Categoriile ROTAX

28.1. Se vor respecta prevederile tehnice prevazute in Regulamentul Tehnic International Rotax (<https://www.rotax-kart.com/en/Max-Challenge/MAX-Challenge/Regulations/Regulations-2022>), cu exceptiile/completarile prezentate

in continuare.

28.2. Sunt admise doar motoare sigilate de un centru de service din Romania.

28.3. Sigiliul trebuie sa fie unul din cele 200 alocate Romaniei. Comisia tehnica va fi informata de catre distribuitorul Rotax cu privire la seriile sigiliilor valabile in 2022.

28.4. Bujia poate fi aleasa din lista celor omologate CIK FIA (recomandat NGK Rotax)

28.5. Uleiul de amestec este la alegere de pe lista CIK-FIA 2022. (este interzisa folosirea uleiurilor aditivate). 1 bidon de ulei sigilat este tot timpul la dispozitia comisiei tehnice.

28.6. Motoarele Micro si MINI sunt la baza motoare Junior cu particularitatile de mai jos.

28.7. MICRO MAX

Sasiu ampatament max.950 mm,

Greutate minima 105 kg,

Pinion motor 14 dinti Pinion spate 78-82 dinti,

Centralina (ECU) Senior, Squish min.2,40

mm,

Insert plastic iesire carburator obligatoriu (vezi foto 1),

Garnitura metalica in mijloc si 2 garnituri prespan – obligatoriu,

Diametru interior flansa evacuare max.18,20 mm,

Anvelope MOJO C2 CIK MINI (slick) si CW MINI 2020 (rain).

28.8. MINI MAX

Sasiu ampatament max.950 mm,

Greutate minima 115 kg,

Pinion motor 15 dinti Pinion spate 68 - 72 dinti,

Centralina (ECU) Mini,

Squish min.1,2 mm,

Garnitura metalica se elimina,

Insert plastic iesire carburator obligatoriu (vezi foto 1),

Diametru interior flansa evacuare max.22,20 mm

Insert toba esapament 2020 (vezi foto 2). Se poate utiliza si toba (exterior !) model anterior 2020,

Anvelope MOJO C2 CIK MINI (slick) si CW MINI 2020 (rain).

28.9. JUNIOR MAX

Sasiu ampatament min.1040 mm,

Greutate minima 145 kg,

Pinion motor 12 dinti Pinion spate la alegere, Centralina (ECU) junior,

Squish min.1,20 mm,

Diametru int. flansa evacuare max.36,10 (intrare) si max.37,30 mm (iesire), Anvelope MOJO D2 CIK OPTION(slick) si W5 (rain).

28.10. SENIOR MAX / MAX Masters

Sasiu ampatament min.1040 mm,

Greutate minima 160 kg /175 kg,

Pinion motor 12 dinti Pinion spate la alegere,

Centralina (ECU) senior,

Squish min.1,00 mm,

Diametru int. flansa evacuare max.36,10 (intrare) si max.37,30 mm (iesire), Anvelope MOJO D5 CIK PRIME (slick) si W5 (rain),

Pentru categoria Max Masters se admit si motoare fabricate inainte de varianta EVO care indeplinesc conditiile tehnice Rotax din anul de fabricatie. Varsta minima pentru aceasta clasa este 32 ani.

28.11. DD2 / DD2 Masters

Sasiu ampatament min.1040 mm,

Axa spate 40mm,

Centralina (ECU) DD2,

Greutate minima 170 kg /180 kg,

Raport transmisie la alegere,

Squish min.1,30 mm,

Diametru int. flansa evacuare max.36,10 (intrare) si max.37,30 mm (iesire), Anvelope MOJO D5 CIK PRIME (slick) si W5 (rain),

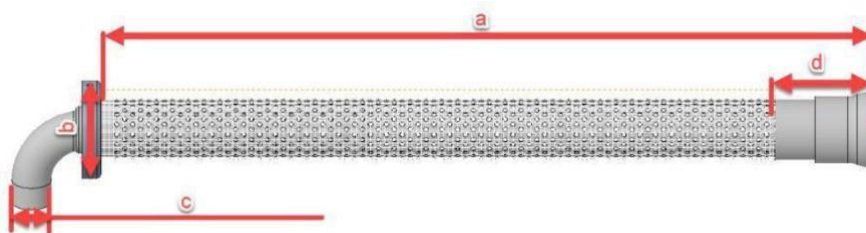
Pentru categoria DD2 Masters se admit si motoare fabricate inainte de varianta EVO care indeplinesc conditiile tehnice Rotax din anul de fabricatie. Varsta minima pentru aceasta clasa este 32 ani.

FOTO 1



FOTO 2

- (a) minim 484 mm
- (b) minimum 61 mm
- (c) maximum 26 mm
- (d) Cel puțin 63 mm



Art.29. Categoriile CIK-FIA(Grupul 5 - MINI Gr. 3, OKJ, OK)

29.1. Se vor respecta prevederile din Regulamentul Tehnic CIK-FIA, editia 2022(exceptie prevederile din prezentul document)

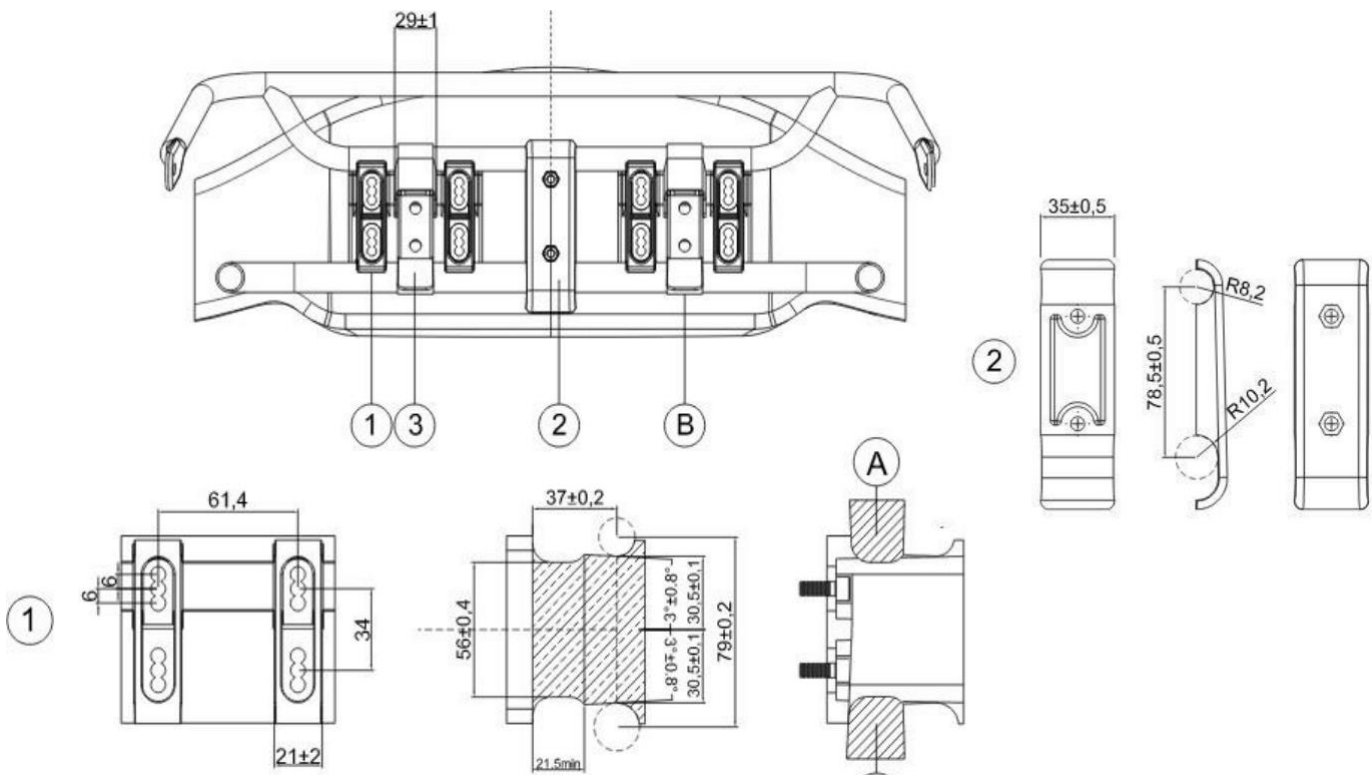
Capitolul IV. ANEXA 1 - Carenaj Frontal

Art. 30. Chit montaj Carenaj Frontal: - cu omologare CIK-FIA (valida sau expirata), dupa cum urmeaza:

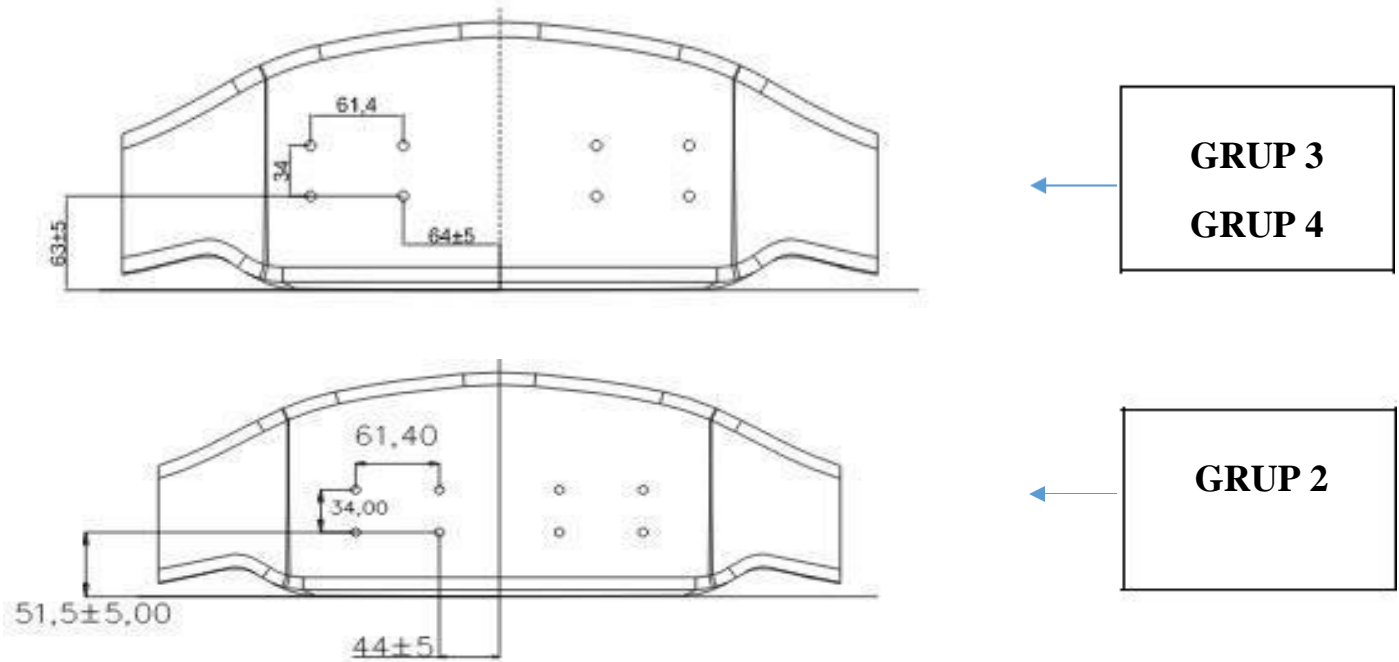
- **KG, model KMS**, n° omologare 1/CA/20 -01/01/ET.
- **RIGHETTI RIDOLFI, model XTR**, n° omologare 005-BK-99
- **KG Front Fairing Mounting Kit**, n° 003-BK-01

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

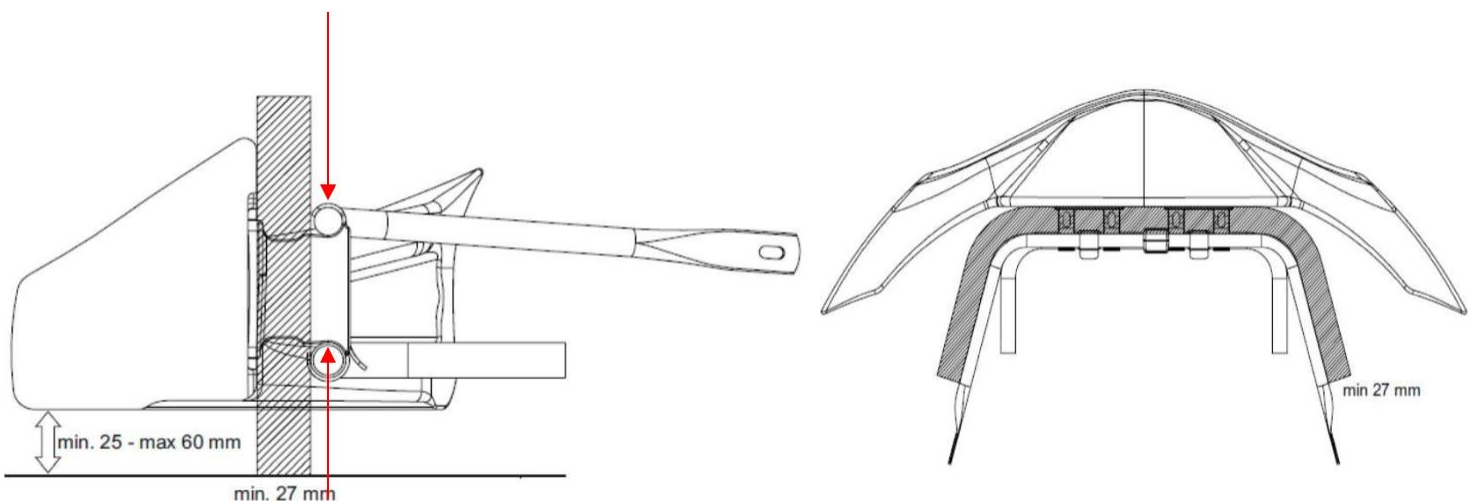
- 1-suport fixare carenaj frontal(2 piese din plastic+8 suruburi)
- 2-suport parasoc fata(2 semicarcase din plastic+2 suruburi)
- 3-cleme de inchidere reglabile(2 piese din metal)



Art.30.2.. Dimensiuni si desen carenaj frontal

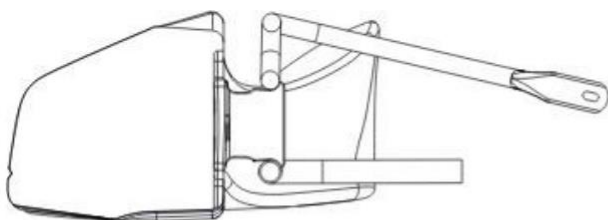


Art.30.3. Montaj si pozitia corecta a carenajului frontal: Cele doua tevi ale parasocului trebuie sa fie omologate impreuna cu carenajul frontal. Pozitia carenajului frontal in raport cu solul, cu pilotul la bord si pozitia tevilor parasocului (**trebuie sa fie perpendiculare intre ele**) conform desen stanga. Un spatiu de minim 27 mm trebuie sa existe intre parasoc si carenaj conform desen dreapta.

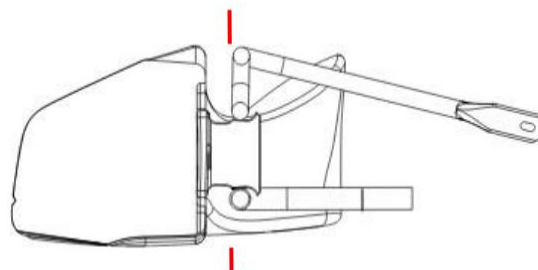


Art.30.4. Pozitii carenaj frontal:

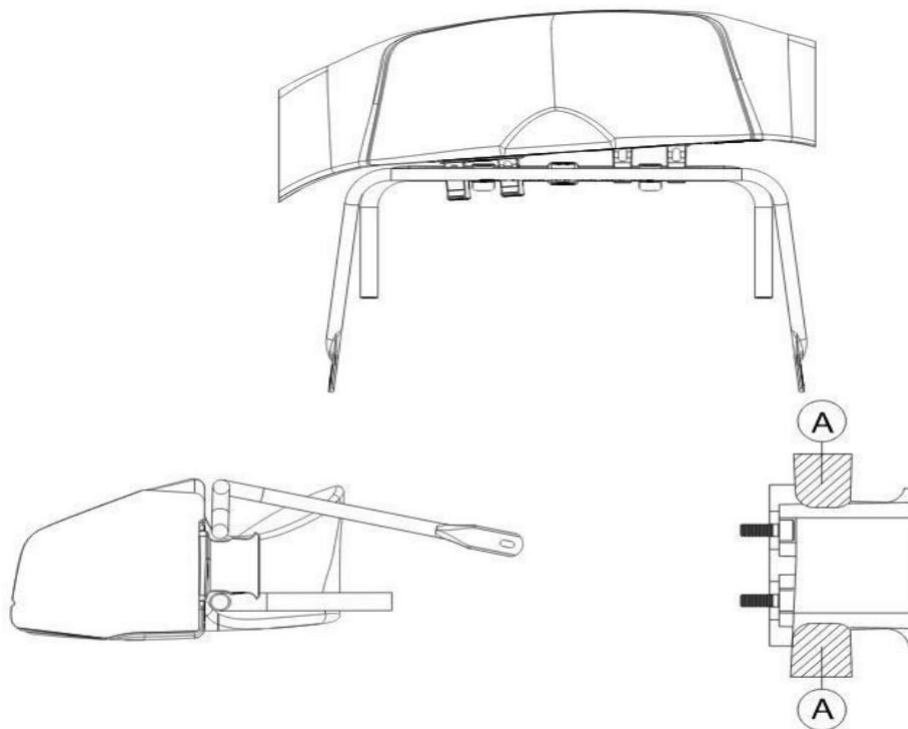
Pozitie corecta



Pozitie acceptata



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



Capitolul V. ANEXA 2 – Anvelope

Art.31. Anvelope si procedura distribuire si control: Toti pilotii din **Grupul 3, 4 si 5**(exceptie MINI Gr. 3) 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 si MINI Gr. 3** 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 2022 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. **Valoarea maxima admisa** indicata de ap. MiniRae la momentul controlului, **este de 15 ppm.** Modificarea anvelopelor este strict interzisă. Încălzirea și răcirea anvelopelor, reșaparea sau tratarea anvelopelor cu produse chimice este interzisă. Orice sistem, care regleaza sau controleaza presiunea din anvelopa in mers, este interzis.

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.

Art. 32. Categoria OKJ – anvelope marca VEGA, model XH3 slick, si W6 wet.