
REGULAMENT TEHNIC NATIONAL DE KARTING **Editia 2024**

Cuprins:

- Cap.I. Dispozitii Generale
- Cap.II. Norme Tehnice Generale
- Cap.III. Norme Tehnice Specifice
 - Art. 24 – Categ. Promo BB
 - Art. 25 – Categ. Mini/Pufo National
 - Art. 26 – Categ. KZ2 National
 - Art. 27 – Categ. Rok
 - Art. 28 – Categ. Rotax
 - Art. 29 – Categ. CIK-FIA
 - Art. 30 – Categ. Iame X 30
- Cap.IV. Anexa 1 - Carenaj Frontal
- Cap.V. Anexa 2 – Anvelope
- Cap.VI. Anexa 3 – Distributie Promo BB.

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, MINI X 30	60 cc	
MINI MAX ROTAX	125 cc	
PUFO	60 cc	
MICRO ROK, MICRO X 30	60 cc	
MICRO MAX ROTAX	125 cc	
JUNIOR ROK, JUNIOR X 30	125 cc	Grup 3
JUNIOR MAX ROTAX	125 cc	
SENIOR ROK, SENIOR X 30	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(valida sau expirata), 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. În condițiile în care se constată neconformități ale materialului de concurs la verificarea tehnică, 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, dacă 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 şasiul 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 şasiul omologat a oricărei bare de stabilizare sau derigidizare.

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 protectie din plastic.

Grup 1 si 2: omologat ACI-CSAI, CIK-FIA sau cu omologare expirata.

Grup 3 si 4: omologat CIK-FIA sau cu omologare expirata.

12.3. 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.

12.4. Caroseria : Caroseria este formată din două pontoane laterale, un carenaj frontal si un panou frontal purtător de număr 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.

Sunt admise urmatoarele caroserii:

Grup 1 si 2: - cu omologare CIK-FIA(valida sau expirata) sau ACI-CSAI, cu respectarea fișei de omologare a șasiului, exceptie carenajul frontal obligatoriu cu omologare (valida sau expirata) CIK-FIA.

Grup 3 si 4: - cu omologare CIK-FIA valida sau expirata.

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:

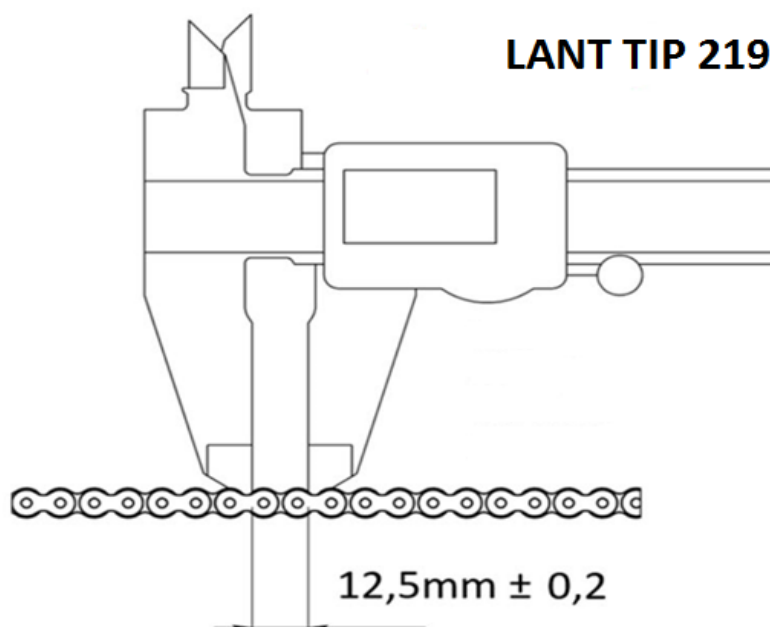
- nu trebuie să depășească în înălțime planul orizontal ce trece prin partea superioară a volanului.
- să nu împiedice funcționarea normală a pedalelor și să nu acopere picioarele pilotului în poziție normală de condus.
- el trebuie fixat rigid de rama șasiului la partea de jos, iar la partea de sus 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 lubrifiantilor 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. Pentru toate categoriile, exceptie KZN, se va utiliza lanț si pinioane tip 219, conform desen de mai jos.



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 să fie astfel construit încât să împiedice pilotul să alunece în lateral la viraje, în față la frână 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 ranforsări.

17.1. Transponder: Montat pe partea din spate a scaunului la 250 mm +/- 50 mm de sol, cu pilotul în kart în 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 (șasiu).

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.

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.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 fișa omologare motor.

Grup 2: capacitatea minimă 2 litri.

Grup 3 si 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 în parametri de greutate, cu condiția ca acestea să fie din material solid și fixate pe șasiu sau scaun cu minimum două suruburi M6 cu piulita cu autoblocare sau asigurate cu contrapiulita.

Capitolul III. NORME TEHNICE SPECIFICE

Art.24. Categoria PROMO BB

24.1. Motor: IAME M1

Se vor folosi **exclusiv** motoare puse la dispoziție de FRK. Este interzisă orice intervenție de demontare, montare sau modificare asupra: motorului, carburatorului, amortizorului de zgomot la aspirație, bujei, esapamentului, ambreiajului și tuturor anexelor motorului, fără precizarea comisarilor tehnici.

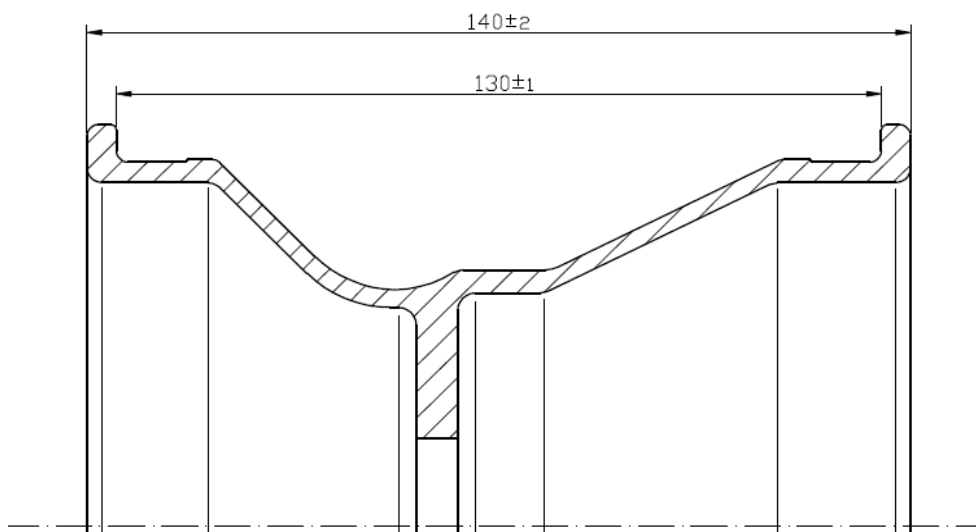
24.2. Ambreiajul: Este interzisă intervenția asupra ambreiajului cu orice tip de lubrifianți.

24.3. Amestecul carburant: Se va folosi **exclusiv** amestecul carburant pus la dispoziție de furnizorul unic de motoare. Este interzisă adăugarea oricărui substanțe în rezervor. Alimentarea motoarelor se va face de către un comisar tehnic. Controlul amestecului carburant în pista, se va face cu aparatura pusă la dispoziție de FRK (Aparat Digatron) în conformitate cu prezentul regulament.

24.4. Raport de transmisie: Z10 / 86. Se vor utiliza **exclusiv** pinioane puse la dispoziție de FRK.

24.5. 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.

24.6. Greutatea minima totala: 70 kg. (kart + pilot in echipament complet).

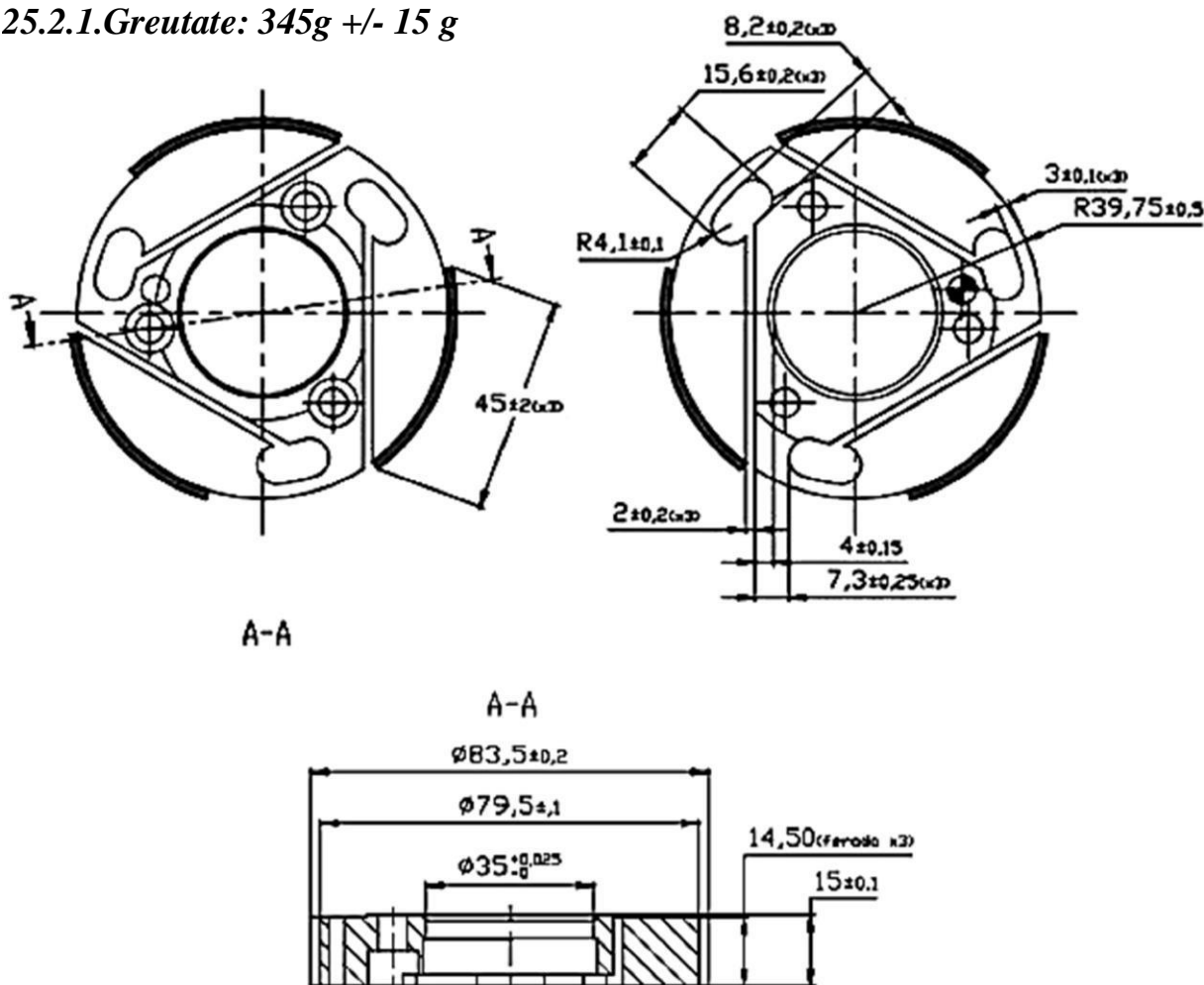
24.7. Latimea maxima permisa: 1050 mm

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, cu omologare CIK FIA pt. Gr. 3, valida sau expirata si omologare ACI CSAI 2015-2020. 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, desenele, 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 în mișcare. Verificarea se poate face în orice moment al cursei. Este interzisă folosirea de lubrifianți de oricare tip (spray, uleiuri, vaseline) pe suprafața ambreiajului sau tratarea ambreiajului prin diverse metode (tratare chimică sau termică) sau orice artificii care ar duce la modificarea parametrilor de funcționare în raport cu piesa originală produsă de constructor. Pentru urmărirea evoluției ambreiajului în timpul curselor, se va folosi sistemul UNILOG pus la dispoziție de FRK. Datele furnizate de UNILOG arată dacă ambreiajul funcționează în parametri pentru care a fost construit.

25.2.1. Greutate: 345g +/- 15 g



25.3. Bujia: Marca liberă, produsă în serie, strict originală 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

25.4. Aprindere: Sistemul de aprindere cu limitare la:

- 14.000 rpm – **MINI**(omologat CIK FIA pt motoarele CIK FIA si homologat ACI CSAI pentru motoarele ACI CSAI)
- 11.000 rpm, centralina de culoare albastra – **PUFO**(omologat ACI CSAI)

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 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 sau Tillotson FM 18
- **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.

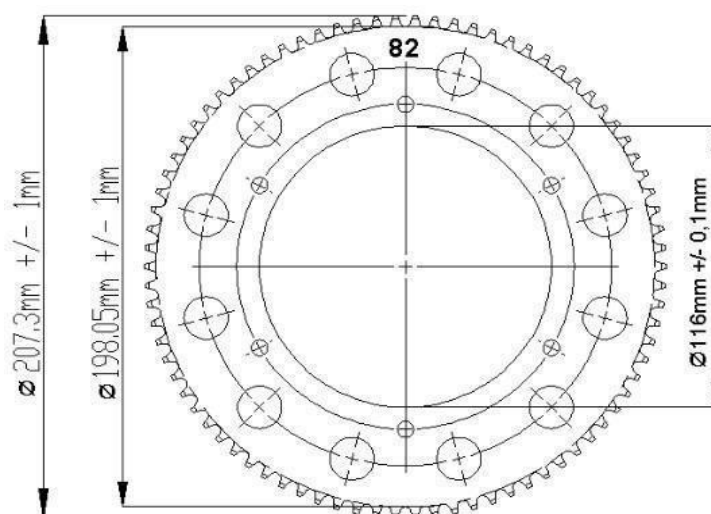
25.8. Amortizor de zgomot la aspiratie: cu omologare valida sau expirata pentru Gr 3 CIK FIA.

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 CIK FIA, pentru toate tipurile de motorizare.

25.11. Raport de transmisie: lant si pinioane, tip 219.

- **MINI** – Z(conform fisei de omologare a motorului) / coroana liber
- **PUFO** – Z11 / coroana 82 conform desen.



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. 24.8.

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: ghilotina, 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 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, 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.

26.6. Esapament: Otel magnetic, grosime minim 0.75 mm, conform cu fisa de omologare a motorului. Obligatoriu se va folosii esapamentul prevazut in fisa de omologare a motorului.

26.7. Amortizor de zgomot pentru esapament: omologat CIK-FIA, conform cu propria fisa de omologare si desen CIK-FIA.

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: **XH4** -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 Categoriile de concurs enumerate la pct 27.1 vor respecta regulamentele tehnice ale seriei avizate de către FRK.

Art.28. Categoriile ROTAX

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

Sigiliul trebuie sa fie unul din cele 300 alocate Romaniei.

Comisia tehnica FRK va fi informata de catre distribuitorul Rotax cu privire la seriile sigiliilor valabile in 2024.

Centrele Service autorizate in 2024 sunt: Road Runner Racing (Viorel Nicoara), CRG Romania (Bogdan Mihaescu), JMS Performance(Ionel Iancu), Automobile Othelo Brasov (Dan Spuderka), Fuel Saving (Alex Railean).

Bujia pentru toate clasele - NGK Rotax GR8 sau GR9, la alegere.

Uleiul de amestec obligatoriu pentru 2024 este XPS Castor oil.

Tabele de esapament ale categoriilor Micro Rotax si Mini Rotax vor fi obligatoriu sigilate de catre centrele de service cu sigiliu original Rotax..

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

MICRO MAX

-Sasiu ampatament max.950 mm

-Greutate minima 105 kg

-Pinion motor 15 dinti

-Pinion spate 72-74 dinti pt circuitele de la Bucuresti, Bacau, Prejmer

-
- Pinion spateTg Secuiesc 69-71 dinti
 - Squish min.2,40 mm
 - Jigler principal min.115 masurat cu pin gauge
 - Insert plastic iesire carburator obligatoriu (vezi foto 1)
 - Garnitura metalica in mijloc si 2 garnituri prespan - obligatoriu
 - Diametru flansa evacuare max.18,20 mm
 - Senzor ambielaj fara deformari ale orificiilor de montaj (neovalizate)
 - Distantierele sub "muzicute" obligatorii. (vezi link RMC Technical Regulation 2024)
 - Capacul carburatorului trebuie sa fie ferm inchis in orice moment al cursei
 - ECU (centralina) Senior Max, verificata cu scannerul Rotax (2X - odata cu motorul oprit, a doua oara dupa repornire motor)
 - Intregul sistemul de evacuare (esapament) trebuie sa fie complet etans si sa contina toate componentele originale Rotax cu care se monteaza pe sasiu
 - Baterie 6,8 Ah, max 13,4 V
 - Anvelope MOJO C2 CIK Mini (slick) si CW CIK Mini (rain) admis - 1 set din fiecare (se va utiliza scanarea si marcarea)

MINI MAX

- Sasiu ampatament max.950 mm
- Greutate minima 115 kg
- Pinion motor 14 dinti
- Pinion spate 75-77 dinti pt circuitele de la Bucuresti, Bacau, Prejmer
- Pinion spateTg Secuiesc 72-74 dinti
- Squish min.1,2 mm
- Baterie 6,8 Ah, max 13,4 V
- Garnitura metalica se elimina
- Insert plastic iesire carburator obligatoriu (vezi foto 1)
- Diametru flansa evacuare max.22,20 mm
- Senzor ambielaj fara deformari ale orificiilor de montaj (neovalizate)
- Distantierele sub "muzicute" obligatorii. (vezi link RMC Technical Regulation 2024)
- Insert toba esapament 2020 (vezi foto 2)
- Capacul carburatorului trebuie sa fie ferm inchis in orice moment al cursei
- Intregul sistemul de evacuare (esapament) trebuie sa fie complet etans si sa contina toate componentele originale Rotax cu care se monteaza pe sasiu
- ECU (centralina) Mini Max, verificata cu scannerul Rotax (2X - odata cu motorul oprit, a doua oară după repornire motor)

-Anvelope MOJO C2 CIK Mini (slick) si CW CIK Mini (rain) admis - 1 set din fiecare(se va utiliza scanarea si marcarea)

JUNIOR MAX

- Sasiu ampatament min.1040 mm
- Greutate minima 145 kg
- Pinion motor 12 dinti
- Centralina (ECU) junior
- Squish min.1,20 mm
- Diametru flansa evacuare max.36,10 (intrare) si max.37,30 mm (iesire)
- Senzor ambielaj fara deformari ale orificiilor de montaj (neovalizate)
- Intregul sistemul de evacuare (esapament) trebuie sa fie complet etans si sa contina toate componentele originale Rotax cu care se monteaza pe sasiu
- Baterie 6,8 Ah, max 13,4 V
- ECU (centralina) Junior Max, verificata cu scannerul Rotax (2X - odata cu motorul oprit, a doua oara dupa repornire motor)
- Anvelope MOJO D2 CIK Option (slick) si W5 CIK (rain) admis - 1,5 set din fiecare (se va utiliza scanarea si marcarea)

SENIOR MAX / MAX Masters

- Sasiu ampatament min.1040 mm
- Greutate minima 160 kg /175 kg
- Pinion motor 12 dinti.
- Squish min.1,00 mm
- Diametru flansa evacuare max.36,10 (intrare) si max.37,30 mm (iesire)
- Senzor ambielaj fara deformari ale orificiilor de montaj (neovalizate)
- ECU (centralina) Senior Max, verificata cu scannerul Rotax (2X - odata cu motorul oprit, a doua oara -dupa repornire motor)
- Intregul sistemul de evacuare (esapament) trebuie sa fie complet etans si sa contina toate - componentele originale Rotax cu care se monteaza pe sasiu
- Baterie 6,8 Ah, max 13,4 V
- Anvelope MOJO D5 CIK Prime (slick) si W5 CIK (rain) admis - 1,5 set din fiecare (se va utiliza scanarea si marcarea)
- 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.

DD2

- 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 flansa evacuare max.36,10 (intrare) si max.37,30 mm (iesire)
- Senzor ambielaj fara deformari ale orificiilor de montaj (neovalizate)
- Anvelope MOJO D5 Prime (slick) si W5 CIK (rain) admis - 1,5 set din fiecare (se va utiliza scanarea și marcarea)
- Pentru categoria DD2 Masters se admit si motoare fabricate inainte de varianta EVO care îndeplinesc conditiile tehnice Rotax din anul de fabricatie.
- Varsta minima pentru aceasta clasa este 32 ani.

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

29.1. Se vor respecta prevederile din Regulamentul Tehnic CIK-FIA, editia 2024 (exceptie prevederile din prezentul document).

Art.30. Categoriile IAME X30

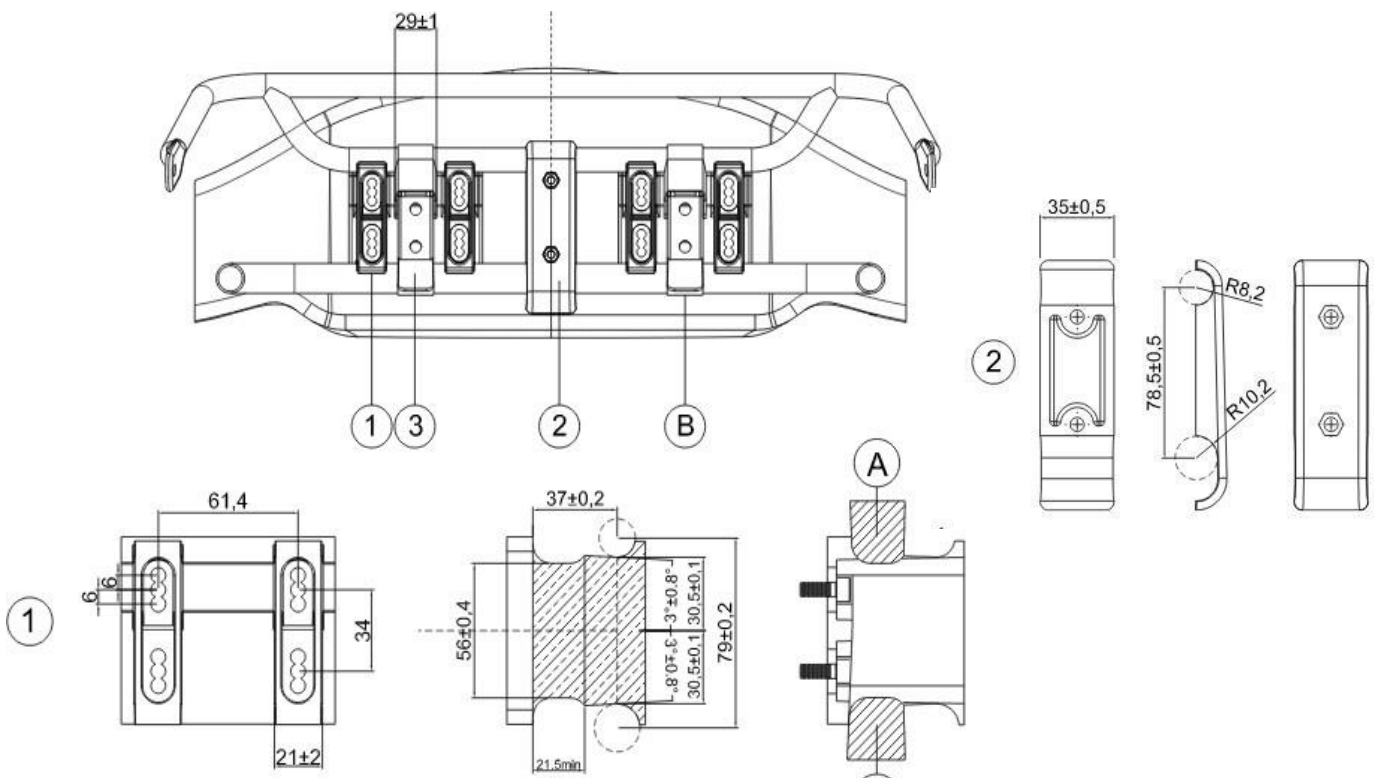
30.1. Se vor respecta prevederile din Regulamentul Tehnic al seriei Iame Series Romania, editia2024 (exceptie prevederile din prezentul document).

Capitolul IV. ANEXA 1 - Carenaj Frontal

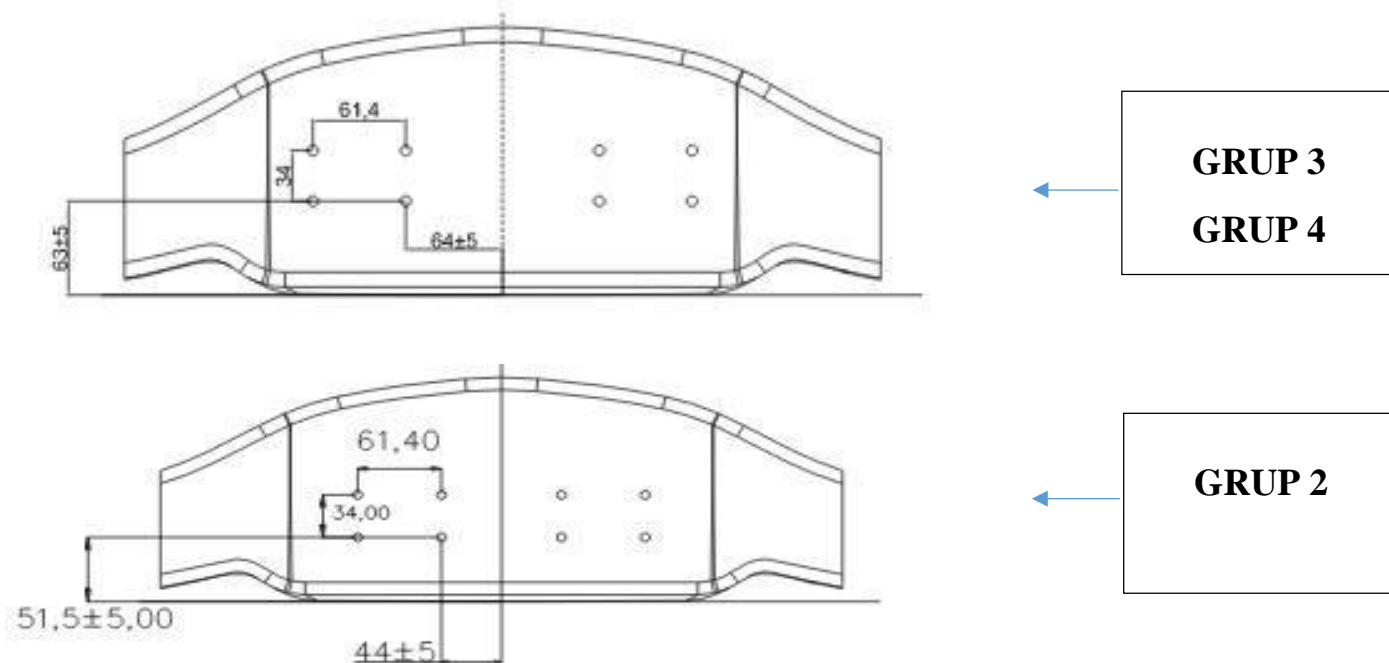
Art. 31. Chit montaj Carenaj Frontal: - cu omologare CIK-FIA (valida sau expirata).

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

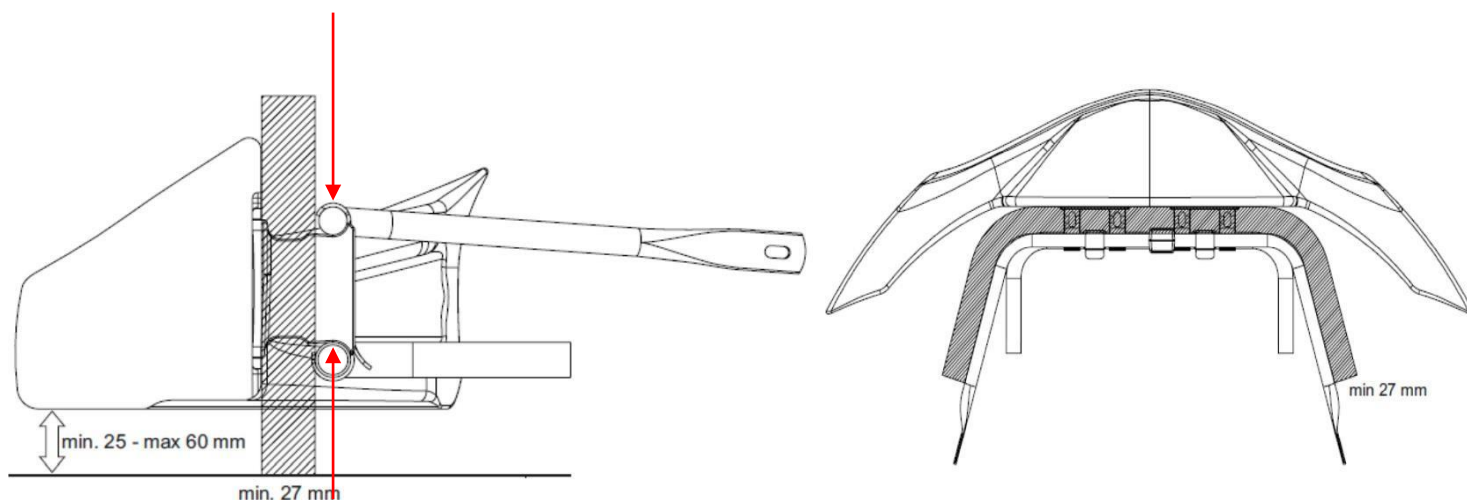
- 1-suport fixare carenaj frontal(2 piese din plastic+8 suruburi)
- 2-suport parasoc fata(2 semicarcase din plastic+2 suruburi)
- 3-cleme de inchidere reglabile(2 piese din metal)



Art.31.2.. Dimensiuni si desen carenaj frontal

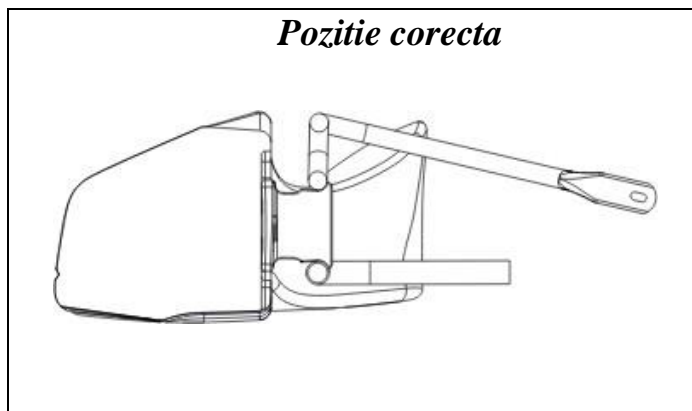


Art.31.3. Montaj si pozitia corecta a carenajului frontal: Cele doua tevi ale parasocului trebuie sa fie omologate impreuna cu carenajul frontal. Pozitia carenajului frontal in raport cu solul, cu pilotul la bord si pozitia tevilor parasocului(**trebuie sa fie perpendiculare intre ele**) conform desen stanga. Un spatiu de minim 27 mm trebuie sa existe intre parasoc si carenaj conform desen dreapta.

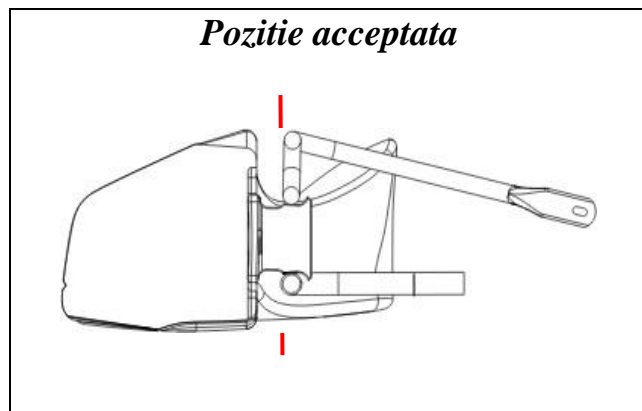


Art.31.4. Pozitii carenaj frontal:

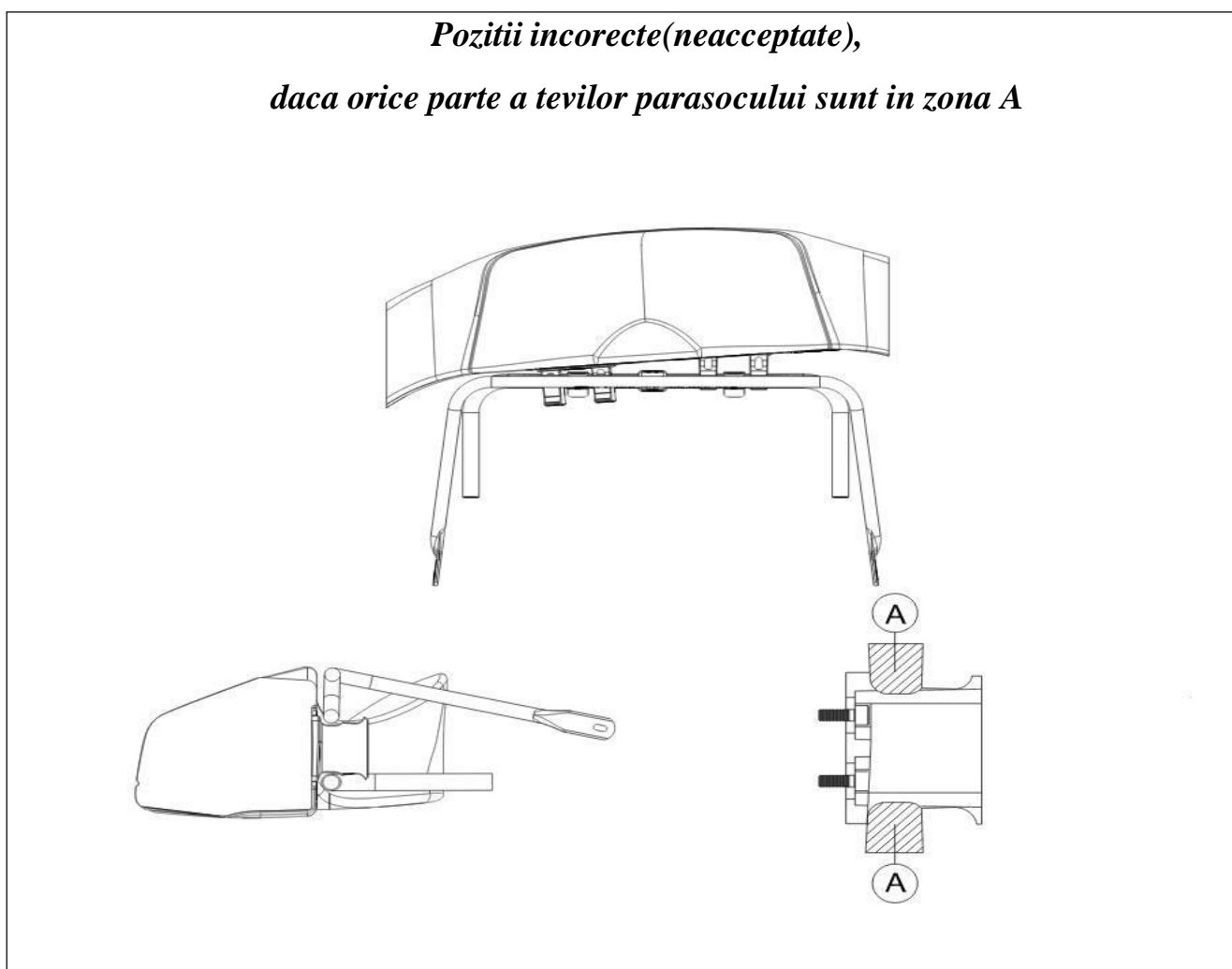
Pozitie corecta



Pozitie acceptata



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



Capitolul V. ANEXA 2 – Anvelope

Art.32. 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 2024 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 (**MiniRae**) pus la dispozitie de FRK. Nu este permis accesul in Pregrila cu anvelope nerecunoscute de scanner sau depistate cu aparatul MiniRae ca fiind tratate cu diverse substante(COV). **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. 33. Categoria OKJ – anvelope marca VEGA, model XH4 slick, si W6 wet.

Capitolul V. ANEXA 3 – Procedura distributie si gestiune kit tehnic Promo BB

Art.34. Kit tehnic Promo BB – motor complet si accesorii, rezervor carburant, furtun si filtru carburant, pinion ax spate, anvelope.(pus la dispozitie de FRK)

Art.35. Distribuirea kit-urilor se va efectua in urma tragerii la sorti.

Tragerea la sorti se va efectua o singura data/competitie, conform programului evenimentului. Eventualele defectiuni aparute pe parcursul evenimentului in urma manipularii necorespunzatoare a kiturilor tehnice, vor fi imputate Concurentului in cauza iar eventualele neconformitati/defectiuni/deteriorari constatate la controlul final al kiturilor, care se va efectua in saptamana urmatoare finalizarii evenimentului, vor atrage raspunderea sportiva si materiala a Concurentului in cauza.

Art.36. Material tehnic necesar pentru participare la categ. Promo BB:

- 1) Sasiu cu jante pentru categoria Promo BB ,conform precizarilor din RTNK 2024.
- 2) **Axa spate cu loc de pana pe partea exterioara**, pentru montaj suport pinion (model montaj motor Pufo, Mini 60).
- 3) Suport/butuc pinion axa spate.
- 4) Lant de 102, 100, etc. – in functie de model sasiu(raport transmisie 10/86).
- 5) Suport motor cu distanta intre gauri de 102 / 80 (model montaj motor Pufo/Mini 60).
- 6) Suruburile pentru fixarea suportului de motor: portiune filetata care ramane in exteriorul suportului de motor **nu trebuie sa nu depaseasca 16 mm.(adancime gaura carter motor 17-18 mm).**
- 7) Cablu acceleratie.
- 8) Rezervor carburant optional(recomandat sa fie montat pe kart).
- 9) Sistem reglaj cursa pedala acceleratie (**opritor pedala**).