

Regulament tehnic Clasa KFJ

Art.1. Echipamentul sportiv se compune din :

1. casca integrală cu următoarele caracteristici :
 - omologare –conform anexa Standarde casti pentru karting
 - părțile ce nu pot fi acoperite cu stikere (colante) sunt specificate în Regulamentul Internațional de Karting RIK
2. combinezon de pilotaj cu omologare CIK-FIA de nivel II
3. ghetete de pilotaj pentru karting care sa acopere glezna
4. manuși de pilotaj pentru karting care să acopere încheietura palmei și să nu prezinte perforații
5. optional vesta pentru protecția pieptului și a coastelor fabricată de un producător de echipamente de karting cu sau fara omologare CIK-FIA
6. optional protecție pentru gât fabricată de un producător de echipamente de karting cu sau fără omologare CIK-FIA

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

Art.2. Material sportiv pentru concurs este alcătuit din șasiu, motor cu anexe, anvelope pentru pista uscata sau uda.

Acesta trebuie sa fie în strictă conformitate cu regulamentul tehnic specific. In condițiile în care se constată neconformitati ale materialului de concurs la verificarea tehnica, pilotul nu va primi drept de participare în concurs, iar dacă neconformitatea se constată la verificarea tehnică din timpul concursului sau cea finală, pilotul va suferi consecințe în conformitate cu regulamentul sportiv național, iar mecanicul si delegatul structurii sportive vor primi sancțiuni conform regulamentului disciplinar.

Art.3. MOTOR :

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

Sistemul power-valve nu este permis, poate fi inlocuit de catre un obturator fix, omologat, sau de catre un cep in cilindrul neprelucrat.

Unghiul de evacuare este limitat la 170 ° maximum, masurat la nivelul camasii cilindrului in concordanta cu metoda descrisa in art. 2.25.3.2 din Regulamentul Tehnic CIK.

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

omologare. Aceste elemente trebuie să fie verificate în conformitate cu metoda descrisă în Anexa .

Atât motorul cât și toate piesele și subansamblele lui trebuie să conserve întotdeauna propria construcție de serie și origine, să fie conforme și identificabile cu ajutorul fotografiilor, desenelor și dimensiunilor descrise în fișa de homologare.

3.1. Ambreiajul : desen unic pentru toți. La maximum 3000 rpm kartul cu pilot la bord trebuie să fie în mișcare. Verificarea se poate face în Pregrila sau după Sosire , pînă la Cantar.

3.2. Bujia: de marcă liberă de tip tradițional cu un singur electrod, având dimensiunile: lungime 18,5 mm, pas M14x1,25 (vezi fotografia 1), marginea finală a bujiei montată nu trebuie să intre în camera de ardere, electrod neinclus (vezi fotografia nr. 2).

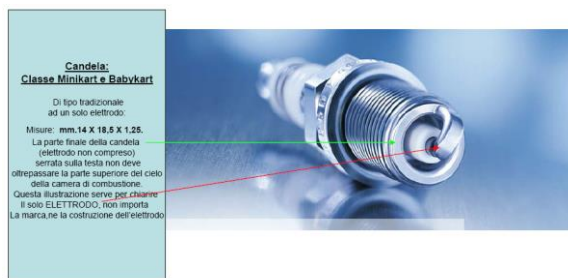


foto.1

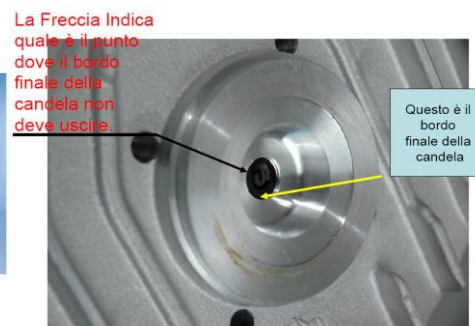


foto.2

3.3. Aprindere: Sistemul de aprindere trebuie să fie omologat CIK, cu limitare la 14.000 rpm, centralină de culoare albastră.

3.4. Volumul minim al camerei de ardere: **14 cc** , măsurabil cu ajutorul unui plug-insert având caracteristici conforme cu regulamentul CIK-FIA și anexele acestuia; orice artificiu privind modificarea directă sau indirectă a volumului camerei de ardere este interzis.

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

3.6. Carburator omologat CIK pentru clasa KFJ, cu diametrul de 20 mm maximum, cu clapeta, conținând două suruburi de reglaj; trebuie să fie strict de origine și compatibil cu **Fisa de Omologare** și calibrele de origine furnizate de producător pentru controlul formei difuzorului.

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

3.7. Lubrifianți: Lubrifianțul utilizat trebuie să se găsească pe lista CIK-FIA. Amestecul lubrifianților diferiți este strict interzis.

3.8. Amortizor de zgomot la aspiratie : omologat CIK, pentru clasele KF3-KF2,(conductele de intrare au Ø 23mm)

Se va ține cont de următoarele aspecte:

*Dacă mansonul de cauciuc care conectează amortizorul de zgomot la aspiratie de carburator este **reversibil**, poate fi tăiat doar într-o parte, cea care se află în interiorul amortizorului.

*Partea mansonului care conectează amortizorul de carburator trebuie să fie vizibilă tot timpul și trebuie să fie în afara amortizorului.

3.9. Pornirea electrică on board (TAG) alimentată de bateria dedicată exclusiv pentru start. Motorul trebuie să fie dotat cu un comutator de oprire eficient și sigur. Orice artificii (condensator, etc) altul decât cablurile ce conectează bateria la butonul de pornire sunt interzise. Bateria trebuie fixată elastic, într-un suport fixat ferm pe șasiu .

3.10. Eșapamentul : Desen unic pentru toate motoarele model Elto T15. Este interzis ca eșapamentul să treacă pe lângă sau prin fața pilotului, atunci când acesta se află în poziția normală de condus.

3.11 Toate modificările motoarelor omologate sunt permise. Cu toate acestea , modificările care duc la schimbarea aspectului inițial, a dimensiunilor, a desenelor sau fotografiilor componentelor originale reprezentate în Fisa de

Omologare de KFJ sunt interzise, exceptându-le pe cele autorizate în mod explicit de către un articol al prezentului Regulament sau din motive de securitate (publicat de către CIK-FIA).

Art.4. Șasiu: Sasiu cu omologare validă.

Tevile din componenta șasiului (ramei) a căror grosime este declarată în fisa de omologare trebuie să fie confecționate din material magnetic.

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

Un control obligatoriu va fi efectuat înainte de start. Pentru un concurs se acceptă folosirea unui șasiu principal și unuia de rezervă care vor fi marcate la verificarea tehnică.

Identificarea șasiilor omologate și a componentelor lor va putea fi posibilă datorită descrierilor tehnice (fotografii, desene, cote, etc.) conținute în fișa 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 permisă o gaură de Ø35mm în dreptul coloanei de volan pentru a ușura accesul la piulita de strângere 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 de tip nou (cheson din plastic)

6.3. 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 Ø min. 6mm cu piulita autoblocanta sau dublata.
- țevile de fixare trebuie să permită o încastrare de minim 30 mm. a parașocurilor.

6.4. Caroseria : Sunt admise caroseriile omologate de la 1 septembrie 2005, cu respectarea fișei de omologare a șasiului. Nu sunt admise caroseriile cu omologare expirată. Tevile care susțin caroseria trebuie să fie din material magnetic. Caroseria este formată din două pontoane laterale, un carenaj frontal, un panou frontal purtător de număr și un parașoc posterior și are următoarele cerințe:

- caroseria trebuie să fie finisată impecabil, să nu aibă un caracter provizoriu și nici unghiuri ascuțite

- nici un element al caroseriei nu poate fi folosit ca rezervor de combustibil sau pentru fixarea lestului.

- nu se pot face decupări în caroserie.

- 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 roților spate-față, cu roțile față nebracate.

- suprafața pontoanelor trebuie să fie uniformă și netedă, fără orificii.

- nici o parte a pontoanelor nu va acoperi vreo parte a pilotului când acesta este în poziția normală de condus.

- pontoanele nu trebuie să se suprapună șasiului-cadru văzut de dedesupt.

- pontoanele nu trebuie să rețină apa, pietrișul sau alte substanțe care pot influența cântărirea. La cântărire dacă aceste substanțe există se vor îndepărta.

- ele trebuie fixate rigid pe parașocurile laterale.

- pe suprafața verticală, aproape de roțile spate trebuie prevăzut un spațiu pentru numărul de concurs.

6.6. Carenajul frontal:

- nu trebuie în nici un moment să depășească în înălțime planul orizontal ce trece prin partea superioară a roților față.

- nu trebuie să aibă margini tăioase.

- nu trebuie să depășească lățimea trenului față.

- carenajul frontal nu trebuie să rețină apa, pietrișul sau alte substanțe care pot influența cântărirea. La cântărire dacă aceste substanțe există se vor îndepărta.

Fixarea carenajului frontal se va face cu ajutorul unui chit de montaj conform Anexei 1.

- * 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 careneului 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.

* Nicio 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 și trebuie să acopere eficient pinionul și coroana până la înălțimea axului. Se recomandă asigurarea protecției laterale.

Art.9.Direcția : Trebuie să fie controlată printr-un volan de formă circulară. Partea superioară, mai puțin de 2/3 din circumferința volanului poate fi dreaptă. Orice comandă prin cablu sau lanț este interzisă. Toate elementele direcției trebuie să fie montate cu elemente de siguranță (piulițe autoblocante, cu splinturi sau cu plastic). Se acceptă fuzete cu posibilități de reglare furnizate de constructorul ramei – piese de origine.

Art.10. Scaunul : Scaunul trebuie fixat la șasiu în 4 puncte sudate chiar de acesta. Scaunul pilotului trebuie să fie fixat eficient pe ramă și trebuie să fie astfel construit încât să împiedice pilotul să alunece în lateral la viraje, în față la frânări sau în spate la accelerații. Toate scaunele trebuie să aibă ranforsări laminate din oțel sau din material plastic în punctele de fixare la suportii de scaun.

Art.11.Pedalele : Indiferent de poziția pedalelor, acestea nu trebuie să depășească în nici o situație șasiul inclusiv bara de protecție din față. Ele trebuie montate în fața cilindrului principal de frână. Pedalele trebuie să fie fixate în mod obligatoriu de rama (șasiu).

sasiu sau scaun cu minimum doua suruburi M6 cu piulita cu autoblocare sau asigurate cu contrapiulita.