

Общественное объединение «Белорусская федерация картинга»

КЛАССИФИКАЦИЯ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЯМ «КАРТ»

Введены в действие

Утверждены Советом БФК

протокол от.

14.03.2013



Минск 2013

Марчук А.Н.

Классификация и технические требования к гоночным автомобилям «Карт»

Настоящий документ устанавливает спортивную квалификацию картов, участвующих в соревнованиях, и технические требования к этим картам.

Если в том или ином пункте технических требований дается перечень разрешенных переделок, замен и дополнений, то все технические изменения, не указанные в этом перечне, безусловно, **ЗАПРЕЩАЮТСЯ**. Если же в пункте технических требований дается перечень запрещенных или ограничений, то все технические изменения, не указанные в этом перечне, безусловно, **РАЗРЕШАЮТСЯ**.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Раздел 1. Классификация гоночных автомобилей "карт"

Раздел 2. Общие технические требования к гоночным автомобилям "карт"

Раздел 3. Специальные технические требования к гоночным автомобилям "карт"

Раздел 4. Регистрация, идентификация и контроль

Приложения

Приложение № 1. Проведение технического осмотра

Приложение № 2. Проверка топливной смеси.

Приложение № 3. Замер уровня шума выпуска для картов с коробкой передач.

Приложение № 4. Замер уровня шума выпуска для картов без коробки передач.

Приложение №5. Методика измерения твердости резины по Шору

Приложение №6. Допущенное топливо

1. КЛАССИФИКАЦИЯ ГОНОЧНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ "КАРТ".

1.1. Карты допускаются к соревнованиям только в случае их соответствия настоящим техническим требованиям. **Трактовка настоящих технических требований является прерогативой БФК.**

1.2. Определения.

1.2.1. Гоночный автомобиль "карт" - это наземное спортивное средство передвижения, передвигающееся на четырех расположенных не на одной линии колесах, находящихся, как правило, в постоянном контакте с земной поверхностью, из которых два задних являются ведущими, а два передних обеспечивают направление движения.

Гоночный автомобиль "карт" состоит из шасси, двигателя и трансмиссии и предназначен для соревнований на специально оборудованных закрытых трассах с твердым (асфальтобетонным) покрытием.

1.2.2. Аэродинамические устройства.

Любая часть карта, основное назначение которой состоит в изменении его аэродинамических характеристик.

1.2.3. Балласт.

Балластом называется дополнительное приспособление, позволяющее увеличить массу карта.

1.2.4. Впрыск.

Подача топлива во впускной тракт либо камеру сгорания двигателя под давлением

14.03.2013



ем, превышающим атмосферное давление.

1.2.5. "Клапан мощности" (регулируемый выпуск).

Любая система, которая при помощи механического, электрического, гидравлического или иного привода может изменять фазу выпуска или путь движения выхлопных газов в любой точке между поршнем и выходом выхлопных газов в атмосферу и (или) изменять объем выпускной системы во время работы двигателя.

1.2.6. Колесо.

Комплектное колесо состоит из диска и пневматической шины (с камерой или без). Колесо предназначено для управления и (или) для обеспечения движения карта.

1.2.7. Материал композитный.

Композиционный материал (композит, КМ)— искусственно созданный неоднородный сплошной материал, состоящий из двух или более компонентов с четкой границей раздела между ними. Материал, изготовленный из нескольких различных компонентов, совокупность которых обеспечивает материалу свойства, которыми ни один из изначальных компонентов не обладает.

1.2.8. Минимальная масса.

Масса карта, включая массу остатка топлива в баке и полностью экипированного водителя (в шлеме, комбинезоне, перчатках, обуви и т.д.).

1.2.9. Наддув.

Достижимое каким-либо способом увеличение массы заряда топливно-воздушной смеси в камере сгорания двигателя по сравнению с массой, образующейся при нормальном атмосферном давлении за счет динамических процессов во впускной и (или) выпускной системах.

1.2.10. Окна и каналы газораспределения.

Каналы газораспределения - это элементы двигателя любой формы, длины и расположения, предназначенные для прохода топливной смеси и газов:

- а) из картера в надпоршневое пространство цилиндра - перепускные каналы;
- б) от внешней (наружной) стороны цилиндра к впускным окнам - впускные каналы;
- в) от выпускных окон до внешней (наружной) стороны цилиндра - выпускные каналы.

Количество каналов газораспределения - это наибольшее число реальных каналов любой формы.

Впускное, выпускное или перепускное окно цилиндра - это отверстие, получаемое пересечением рабочей поверхности цилиндра впускным, выпускным или перепускным каналом. Эти окна открываются или закрываются при перемещении поршня в цилиндре.

1.2.11. Оригинальная или серийная деталь.

Деталь, изготовленная производителем и прошедшая все стадии обработки, применяемые в серийном производстве.

1.2.12. Периметр карта, видимый сверху.

Это определение относится к картам в том виде, в каком они находятся на старте данного соревнования.

1.2.13. Производитель.

Юридическое лицо, имеющее, на основании своего устава и действующего зако-



нодательства, право производственной деятельности и обладающее сертифицированными производственными мощностями.

1.2.14. Рабочий объем двигателя.

Объем, образуемый в цилиндре двигателя между крайними верхним и нижним положениями поршня. Этот объем выражается в кубических сантиметрах, и при его расчете число π принимается равным 3,1416.

$$V = \pi d^2 / 4 \times l = 0,7854 d^2 l,$$

где d - диаметр цилиндра, l - ход поршня.

1.2.15. Радиатор.

Специальный теплообменник, в котором жидкость охлаждается воздухом. Жидкостно-воздушный теплообменник.

1.2.16. Омологация.

Официальное подтверждение, сделанное Международной комиссией картинга (CIK-FIA), о том, что двигатели, шасси, шины определенной модели и др. изготовлены в необходимом количестве, как серийная продукция.

1.2.17. Регистрация.

Официальное подтверждение, сделанное БФК о том, что двигатели, шасси, шины определенной модели и др. изготовлены в необходимом количестве, как серийная продукция.

1.2.18. Омологационная карта.

Официальный документ CIK-FIA, в котором производитель указывает все необходимые данные (параметры, чертежи, эскизы, фото), что позволяет идентифицировать данную модель двигателя, шасси, шин и др.

1.2.19. Регистрационная карта.

Официальный документ БФК, в котором производитель указывает все необходимые данные (параметры, чертежи, эскизы, фото), что позволяет идентифицировать данную модель двигателя, шасси, шин и др.

1.2.20. Телеметрия.

Передача любых данных между находящимся в движении катом и любым средством, находящимся вне карта, которое способно посредством аналоговых или цифровых сигналов принимать информацию с датчиков, установленных на карте, и/или передавать информацию на исполнительные устройства, находящиеся на этом же карте.

1.2.21. Топливный бак.

Специально изготовленная в заводских условиях емкость, предназначенная для хранения топлива во время движения карта.

1.3. В зависимости от применяемых двигателей карты разделяются на следующие группы.

Группа 1. Карты международных формул.

Группа 2. Карты международных классов.

Группа 3. Карты национальных классов.

Группа 4. Карты любительских классов

1.4. В пределах групп карты разделяются на формулы и классы. Состав групп:

Группа 2.

КЛАСС KZ-2.

Омологированные CIK-FIA серийные одноцилиндровые двигатели воздушного



или водяного охлаждения, с полнопоточным клапаном, с коробкой передач. Максимальный рабочий объем двигателя 125 см³.

КЛАСС KF-2.

Омоложенные СИК-FIA серийные одноцилиндровые двигатели водяного охлаждения, с полнопоточным клапаном, без коробки передач. Максимальный рабочий объем двигателя 125 см³.

КЛАСС KF-3.

Омоложенные СИК-FIA серийные одноцилиндровые двигатели водяного охлаждения, с полнопоточным клапаном, без коробки передач. Максимальный рабочий объем двигателя 125 см³.

Группа 3.

КЛАСС "МАЛЫШ"

Зарегистрированные БФК серийные одноцилиндровые двигатели воздушного охлаждения "COMER C-50", с поршневым газораспределением. Максимальный рабочий объем двигателя 50 см³.

КЛАСС "МИНИ"

Зарегистрированный БФК серийный одноцилиндровый двигатель воздушного принудительного охлаждения RAKET 85 Racing с поршневым газораспределением, без коробки передач, производства Radne Motor (Швеция). Максимальный рабочий объем двигателя 85 см³.

КЛАСС "РАКЕТ"

Зарегистрированный БФК серийный одноцилиндровый двигатель воздушного принудительного охлаждения RAKET 85 Racing с поршневым газораспределением, без коробки передач, производства Radne Motor (Швеция). Максимальный рабочий объем двигателя 85 см³.

КЛАСС «ROTAX MAX MINI»

Зарегистрированный БФК серийный одноцилиндровый двигатель водяного охлаждения, без коробки передач ROTAX FR 125 MAX MINI. Максимальный рабочий объем 125 см³.

КЛАСС « ROTAX-MAX JUNIOR»

Зарегистрированный БФК серийный одноцилиндровый двигатель водяного охлаждения, без коробки передач ROTAX FR 125 MAX JUNIOR. Максимальный рабочий объем 125 см³.

КЛАСС «ROTAX MAX »

Зарегистрированный БФК серийный одноцилиндровый двигатель водяного охлаждения, без коробки передач ROTAX FR 125 MAX. Максимальный рабочий объем 125 см³.

КЛАСС «ФОРМУЛА»

Зарегистрированный БФК серийный одноцилиндровый четырехтактный двигатель согласно списку допущенных двигателей, без коробки передач. Максимальный рабочий объем 160 см³.

КЛАСС «ФОРМУЛА 250»

Зарегистрированный БФК серийный одноцилиндровый четырехтактный двигатель согласно списку допущенных двигателей, без коробки передач. Максимальный рабочий объем 270 см³.

КЛАСС «ФОРМУЛА 500»



Зарегистрированный БФК серийный одноцилиндровый четырехтактный двигатель Honda GX390K1 воздушного охлаждения, без коробки передач. Максимальный рабочий объем 390 см³

Группа 4.

К группе 4 отнесены карты, используемые, как правило, в коммерческих целях (различные виды "прокатного" картинга). Действие технических требований наступает в случае проведения соревнований на этих картах. Технические требования к картам группы 4 разрабатываются организатором соревнований. Эти технические требования подлежат обязательному утверждению БФК.

1.5. Технические требования к гоночным автомобилям "карт" групп 1 и 2 определяются Международной комиссией картинга (CIK-FIA) и публикуются в ежегодниках этой комиссии. Технические требования к гоночным автомобилям "карт" группы 3 и некоторых классов и формул групп 1 и 2, в которых проводятся соревнования на территории Беларуси, определяются настоящим документом.

В случае возникновения вопросов, связанных с различной трактовкой технических требований классов и формул групп 1 и 2, главным считается текст (на французском языке), опубликованный в ежегоднике CIK-FIA.

2. ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЯМ "КАРТ"

2.1. Запрещено применение титана, систем впрыска топлива, систем наддува, клапана мощности (клапан мощности - кроме двигателей класса «ROTAX MAX», «KF-2» и «KZ-2», при условии соответствия омологационным (регистрационным) картам).

2.2. Габаритные размеры карта:

- база не менее 780 мм и не более 1070мм;
- длина не более 1820 мм (без переднего короба и/или заднего пластикового отбойника);
- ширина не более 1400 мм
- колея не менее 2/3 используемой базы.
- высота от земли не более 650 мм (без сиденья).

Ни одна часть карта в любом положении (кроме переднего короба), не должна выходить за пределы периметра, образованного передним и задним отбойниками, а также наружными сторонами колес (передние колеса при этом должны находиться в положении, соответствующем прямолинейному движению) на высоте их осей.

2.3. Шасси.

Шасси состоит из рамы, узлов и агрегатов (кроме двигателя), служащих для обеспечения нормального функционирования карта, и элементов безопасности (отбойники, кузов).

2.4. Рама.

2.4.1. Рама является основным несущим элементом карта. Все узлы и агрегаты карта крепятся к раме. Она должна обладать достаточной прочностью, чтобы воспринимать нагрузки, возникающие в процессе движения карта.

2.4.2. Рама представляет собой цельную (сварную) конструкцию из стальных бесшовных труб круглого сечения (материал должен быть магнитным).



2.5. Задняя ось.

2.5.1. Задняя ось должна быть изготовлена из магнитного материала.

2.5.2. Максимальный наружный диаметр 50 мм.

2.5.3. Если задняя ось выполнена полой, то стенка оси должна иметь одинаковую толщину по всей длине (исключение составляют места шпоночных пазов). Минимальная толщина стенки задней оси (кроме мест шпоночных пазов) должна соответствовать значениям в приведенной ниже таблице:

Наружный диаметр оси, мм	Минимальная толщина стенки оси, мм	Наружный диаметр оси, мм	Минимальная толщина стенки оси, мм
50	1,9	37	3,4
49	2,0	36	3,6
48	2,0	35	3,8
47	2,1	34	4,0
46	2,2	33	4,2
45	2,3	32	4,4
44	2,4	31	4,7
43	2,5	30	4,9
42	2,6	29	5,2
41	2,8	28	Цельная ось
40	2,9	27	Цельная ось
39	3,1	26	Цельная ось
38	3,2	25	Цельная ось

2.6. Полик.

На раме от центральной поперечной трубы до переднего элемента рамы (трубы) устанавливается полик из жесткого материала. По бокам полик должен ограничиваться трубой рамы или бортом, предохраняющим ноги водителя от соскальзывания. Полик может быть перфорирован отверстиями диаметром не более 10 мм. Отверстия, необходимые для установки оси рычага коробки передач и нижнего крепления рулевой колонки, не регламентируются.

2.7. Кузов.

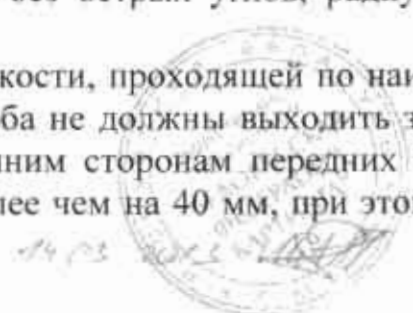
Кузов является элементом пассивной безопасности.

2.7.1. Кузов состоит из двух боковых коробов, одного переднего короба и передней панели. Применение металлов, углепластика и кевлара для изготовления кузова запрещено. Материал коробов и панели при ударе не должен разлетаться на осколки с острыми краями. При применении стеклопластика, его основа должна состоять из тканого материала.

2.7.2. Детали кузова не могут осуществлять функции обеспечения движения, торможения, управления, а также исполнять роль топливного бака карта. (При отсутствии кузова карт должен двигаться, не теряя функций). Стартовые номера к кузову не относятся.

2.7.3. Кузов должен иметь гладкую поверхность без острых углов, радиус всех закруглений - не менее 5 мм.

2.7.4. Боковые короба не должны быть выше плоскости, проходящей по самым высоким точкам передних и задних колес. Боковые короба не должны выходить за пределы плоскостей, проходящих вертикально по внешним сторонам передних и задних колес, и отступать от этих плоскостей внутрь более чем на 40 мм, при этом



передние колеса установлены в положении, соответствующем прямолинейному движению. Никакой элемент боковых коробов, при взгляде сверху, не должен закрывать частей тела водителя, сидящего за рулем в нормальном положении. При дожде разрешается использование приспособлений, предотвращающих попадание воды в боковые короба через передние и задние отверстия. Минимальный дорожный просвет под коробами должен быть не менее 25 мм. Поверхность боковых коробов не должна иметь отверстий, кроме переднего и заднего, а так же необходимых для крепления самих коробов, крепления датчиков контроля времени, привода внешнего стартера. Кроме того, разрешены вырезы в боковом коробе для размещения глушителя шума впуска в случае использования двигателя с золотниковым газораспределением. В этом случае, вырез можно сделать только на двух сторонах короба. Длина выреза на каждой стороне не должна превышать 220 мм и вырез не должен быть шире середины стороны короба. Разрешено делать вырез минимально возможного размера в боковом коробе для картов группы 3 в случае необходимости для установки двигателя. Расстояние между боковым коробом и задним колесом должно быть не более 60 мм. Боковые короба, должны быть прочно закреплены способом, предусмотренным омологацией СИК-FIA.

2.7.5. Передняя панель должна располагаться не выше горизонтальной плоскости, проходящей через верхнюю точку рулевого колеса. Между передней панелью и любой частью рулевого колеса должно быть расстояние не менее 50 мм. Передняя панель не должна создавать помех нормальному перемещению педалей, не должна прикрывать ноги водителя, сидящего за рулем в нормальном положении. Ширина передней панели 300 мм max. На передней панели должно быть предусмотрено место для нанесения стартового номера. Передняя панель должна быть надежно закреплена в нижней части к элементу рамы или полику, а в верхней части - к стойкам рулевой колонки.

2.7.6. Передний короб должен располагаться ниже горизонтальной плоскости, проходящей по наивысшим точкам передних колес. При этом передние колеса должны быть установлены в положении, соответствующем прямолинейному движению. Передний короб крепится к переднему отбойнику и переднему элементу рамы способом, предусмотренным омологацией СИК-FIA или производителем. Передний короб должен быть полым и не иметь внутренних элементов усиления.

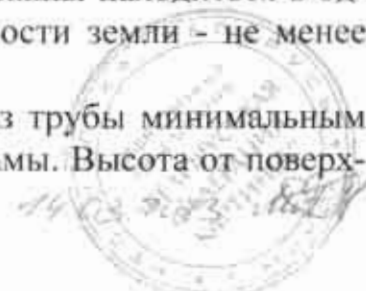
2.7.7. Ни один элемент кузова не может быть использован для крепления балласта. Эскизы и размеры кузова - см. рис. 1.

2.8. Отбойники.

2.8.1. Обязательны передний, задний и боковые отбойники. Отбойники должны быть изготовлены из магнитного материала, кроме заднего пластикового отбойника.

2.8.2. Передний отбойник выполняется из одной или нескольких труб минимальным диаметром 16 мм и монтируется вертикально к переднему элементу шасси при помощи системы крепления переднего короба, предусмотренной производителем. Передняя часть отбойника и передний элемент рамы должны находиться в одной вертикальной плоскости. Высота отбойника от поверхности земли - не менее 200 мм и не более 250 мм.

2.8.3. Металлический задний отбойник выполняется из трубы минимальным диаметром 16 мм и крепится к концам внешних элементов рамы. Высота от поверх-



ности земли – не менее 160 мм и не более 230 мм. В классах «Малыш», «Мини», «Ракет», «Формула», «ROTAX MAX MINI» обязателен (если не используется пластиковый) задний отбойник с дополнительными элементами защиты колес из трубы минимальным диаметром 16 мм и максимальным диаметром 25 мм. Дополнительные элементы заднего отбойника должны закрывать минимум 2/3 ширины заднего колеса и располагаться в плоскости заднего отбойника, не иметь острых углов и не выходить за внешнюю сторону заднего колеса, даже в случае проведения соревнований в дождь. В классах «KZ-2», «KF-2», «KF-3», «RM», «RM-J», «Ф-250», «Ф-500» обязательно использование заднего пластикового отбойника, соответствующего требованиям СИК-FIA (рис.3).

2.8.4. Боковые отбойники выполняются из трубы минимальным диаметром 16 мм и располагаются не выше центра задней оси.

2.8.5. Конструкция переднего и боковых отбойников должна соответствовать омологационной карте используемых переднего и боковых коробов.

2.9. Аэродинамические устройства.

Запрещается устанавливать на карте (шасси, двигателе, кузове) какие-либо дополнительные элементы (щитки, закрылки, обтекатели и т.п.), которые организуют и (или) направляют встречный воздушный поток воздуха в целях наддува воздуха, охлаждения двигателя, радиатора или улучшения аэродинамики карта. Главный судья соревнований имеет право разрешить использование дополнительных пластиковых щитков для улучшения охлаждения радиатора исходя из текущих метеорологических условий.

2.10. Балласт.

Балласт может быть включен в части карта или устанавливаться дополнительно в виде блоков. При использовании блоков балласта обязательно их жесткое крепление только на раме или внешней стороне сиденья минимум двумя болтами минимальным диаметром 6 мм. Максимальная масса одного блока балласта не более 4 кг. Запрещается размещать балласт на теле или экипировке водителя.

2.11. Сиденье.

Сиденье должно предотвращать смещение водителя при управлении картом и быть надежно закреплено на раме.

2.12. Подвеска.

Запрещено применение любой эластичной или упругой подвески.

2.13. Трансмиссия.

2.13.1. Привод только цепной передачей на заднюю ось.

2.13.2. Обязательна защита привода. Защита цепного привода должна надежно закрывать привод сверху как минимум до горизонтальных плоскостей, проходящих через центры ведущей и ведомой звезд, а также надежно закрывать ведущую звездочку сбоку (если ведущая звездочка не закрыта сбоку боковым коробом или сиденьем).

2.13.3. Запрещено устройство для смазки цепи.

2.13.4. Запрещено применение дифференциала любого типа.

2.13.5. Сцепление, привод его включения (выключения) и тип моторной передачи не регламентируются.

2.14. Тормоза.

2.14.1. Тормоза должны быть эффективными и действовать одновременно мини-



мум на два задних колеса. Применение карбона запрещено.

2.14.2. Привод тормозов должен быть гидравлическим. В классах «Малыш», «Формула», «Мини» допускается механический привод тормозов.

2.14.3. Для картов всех формул и классов с коробкой передач, тормоза должны действовать на все четыре колеса, при этом тормозные контуры передних и задних колес должны иметь независимый привод. В случае выхода из строя одного из тормозных контуров, другой должен действовать минимум на два передних или два задних колеса. Для картов всех формул и классов без коробки передач тормоза должны действовать только на заднюю ось (колеса).

2.14.4. В классе «KF-2» разрешено применение передних тормозов, омологированных СИК-FIG для картов без коробки передач.

2.14.5. Запрещено устанавливать главный тормозной цилиндр перед педалью.

2.14.6. Привод главного тормозного цилиндра (цилиндров) должен быть оборудован страховочным тросом, диаметром не менее 1,8 мм.

2.14.7. Привод механических тормозов должен осуществляться двумя тросами, диаметром не менее 1,8 мм.

2.14.8. Тормозные магистрали должны иметь только штуцерные разъемы. Трубки тормозных магистралей должны быть заводского производства.

2.15. Органы управления.

2.15.1. Рулевое колесо должно иметь форму замкнутого кольца. Рулевое колесо может быть скошено по хорде не более чем на 2/3. Запрещено применение рулевого управления с тросовым или цепным приводом. Все соединения рулевого управления должны быть надежно закреплены с обеспечением максимальной безопасности, а именно с помощью шплинтов либо отгибных шайб либо самоконтрящихся гаек. Установка на руле каких-либо приборов должна быть выполнена в соответствии с рис.2.

2.15.2. Педали при полном нажатии не должны выходить за пределы переднего отбойника. Педаль акселератора должна быть оборудована возвратной пружиной.

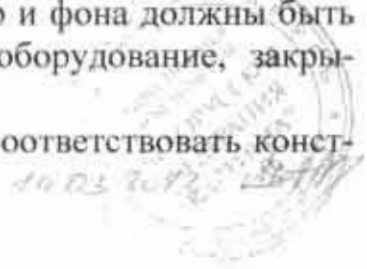
2.16. Стартовые номера.

2.16.1. Стартовые номера наносятся на: а) переднюю панель; б) боковые короба на внешней вертикальной поверхности, ближе к заднему колесу; в) пластину заднего номера, установленную на заднем отбойнике в плоскости, перпендикулярной продольной оси карта; г) предусмотренное для номера место на заднем пластиковом отбойнике.

2.16.2. Пластина заднего номера должна быть изготовлена из гибкой, непрозрачной пластмассы и иметь плоскую форму размером 200x200 мм с закругленными углами. Радиус закругления 15-25 мм.

2.16.3. Цифры стартовых номеров должны иметь высоту не менее 150 мм, ширину не менее 60 мм (кроме цифры «1»), толщину линий и расстояние между цифрами не менее 20 мм. Цифры должны быть расположены строго вертикально. Запрещены трехзначные стартовые номера, а также номера "0" и "00". Запрещено сегментное написание цифр. Для написания цифр рекомендуется использовать шрифт ARIAL или подобный ему. Номер должен легко читаться, цвета цифр и фона должны быть контрастными. Запрещено устанавливать дополнительное оборудование, закрывающее стартовый номер полностью либо частично.

2.16.4. Размер и форма фона на передней панели должны соответствовать конст-



рукции передней панели, ширина фона на боковых коробах не менее 180 мм.

2.16.5. Цвет стартовых номеров:

Классы	Ма- лыш; Мини	Фор- мула-250	Ф-500; RM; RM-J; KZ-2;	Ракет	Формула	RM MINI
Фон	Крас- ный	Белый	Желтый	Зеле- ный	Желтый	Синий
Цифры	Белые	Чер- ные	Черные	Белые	Синие	Белый

2.16.6. Рекламные надписи на стартовых номерах запрещены, кроме случая нанесения рекламных надписей, исходящих от организатора соревнований, в нижней части фона, не более 50 мм по высоте, не закрывая цифры номеров.

2.17. Колеса и шины.

2.17.1. Колеса должны устанавливаться на ступицы. Передние ступицы и колеса должны устанавливаться только на подшипниках качения и надежно крепиться гайками со шплинтом, стопорным кольцом, отгибными шайбами или самоконтрящимися гайками. Допускается использование передних дисков со встроенной ступицей.

2.17.2. Число колес, как и шин постоянно и равно четырем. Колеса должны иметь пневматические шины (с камерами или без камер). Когда водитель находится за рулем, с полотном дороги должны соприкасаться только шины.

2.17.3. Посадочный диаметр диска колеса - 5 дюймов. Максимальный диаметр комплектного переднего колеса - 280 мм, заднего - 300 мм.

2.17.4. Диски колес должны соответствовать требованиям стандарта СИК-FIA, см. рис. 4. Если используется диск с высотой удерживающего бурта (хампа) менее 1 мм, диск должен иметь минимум три фиксатора (болта), для предотвращения разбортовки шины.

2.17.5. В соревнованиях, проходящих в сухую погоду должны применяться шины без рисунка протектора ("слик"). В соревнованиях, проходящих в дождь, должны применяться специальные дождевые шины. Иное может быть оговорено в специальных технических требованиях.

2.17.6. Под комплектом шин подразумевается две передние и две задние шины. Комплект должен состоять из шин одного производителя, одной марки, состава, типа ("слик" или "дождь"), если иное не оговорено в специальных технических требованиях. На одной оси должны стоять шины одного размера.

2.17.7. Запрещен нагрев шин при помощи посторонних устройств, изменение (подрезание) заводского рисунка протектора (за исключением зимних трековых гонок), изменение физико-механических характеристик шин, применение средств противоскольжения, применение шин с восстановленным любым способом протектором, нанесение протектора любым способом.

Запрещена установка шин, при которой они вращаются в направлении, противоположном направлению, определенному производителем (обозначенному стрелками).



2.17.8. В официальных соревнованиях допускается использование одного комплекта шин (в контрольных (квалификационных), утешительных, предфинальных и финальных заездах). Разрешается замена одной шины. Процедура использования шин описывается в регламенте соревнований.

2.17.9. Минимальная остаточная глубина протектора (индикаторного отверстия) - 1 мм. Запрещено использование шин с остаточной глубиной протектора (индикаторного отверстия) менее 1 мм.

2.18. Двигатель.

2.18.1. Под двигателем подразумевается устройство, приводящее карт в движение и состоящее из цилиндро-поршневой группы, картера, сцепления и коробки передач (если таковые предусмотрены классификацией), системы зажигания, одного карбюратора, впускной и выпускной систем. Двухтактные двигатели, в зависимости от типа системы газораспределения на впуске, разделяются на двигатели с поршневым газораспределением, двигатели с полнопоточным лепестковым клапаном и двигатели с золотниковым газораспределением.

2.18.2. Двигатель должен быть двухтактным, если иное не оговорено в специальных технических требованиях. Для шатуна и коленчатого вала обязательно применение магнитного материала, если иной материал шатуна не описан в регистрационной карте.

2.18.3. Двигатель должен иметь номер, выбитый или отлитый на картере, который заносится в акт технического осмотра.

2.19. Топливная система.

2.19.1. Топливный бак должен иметь заводское крепление на полке рамы и (или) стойках рулевой колонки (кроме класса «Малыш» в соответствии с регистрационной картой). Ни при каких обстоятельствах бак не должен выполнять функции кузова. Топливопроводы должны быть выполнены из гибких шлангов. Подтекание топлива недопустимо. Минимальная емкость топливного бака для картов групп 1 и 2 — 8,5 литров. На картах групп 1 и 2 обязательно использование быстросъемных баков. Емкость топливных баков для картов остальных групп не регламентируется.

2.19.2. Подача топлива из бака в карбюратор должна происходить только при атмосферном давлении воздуха в топливном баке.

2.19.3. На шасси должны быть установлены масло- и топливоуловительные бачки из прозрачного материала (или имеющие прозрачную панель), емкостью не менее 100 мл каждый, предупреждающие выброс на трассу масла, топлива или охлаждающей жидкости через вентиляционные отверстия коробки передач и (или) топливного бака, радиатора системы охлаждения. В случае выброса на трассу масла или топлива во время заезда водитель подлежит остановке черным флагом.

2.20. Топливо.

2.20.1. В качестве топлива разрешено применение только смеси торговых сортов бензина и торговых сортов масла. В качестве окислителя в двигатель должен подаваться только воздух из атмосферы. Любые присадки к топливной смеси запрещены. Любое нарушение влечет за собой исключение из соревнований.

2.20.2. Контроль топлива осуществляется по методике, изложенной в приложении № 2 к настоящим КиТТ.

2.21. Система впуска.

Во всех классах обязательно (если это специально не оговорено в разделе 3 или



омологационных (регистрационных) картах) использование глушителя шума впуска, имеющего омологацию СИК-FIA. В классах «Малыш», «Мини», «Ракет» диаметр выпускных трубок глушителя шума впуска должен быть 23^{+1}_{-2} мм. Обработка трубок запрещена. Обязательна герметичность впускного тракта.

2.22. Система выпуска.

2.22.1. Выпуск выхлопных газов должен осуществляться позади водителя только через выпускную систему, которая должна располагаться на высоте не более 450 мм от поверхности земли. Глушитель, не совмещенный с выпускной трубой, должен быть установлен перпендикулярно направлению движения.

2.22.2. Должен быть предотвращен любой контакт выпускной системы с водителем, находящимся за рулем в нормальном положении.

2.22.3. Выпускная система должна иметь глушитель, снижающий шум до уровня, не превышающего 100 дБ/А, замеренного по методике, изложенной в приложении № 3 настоящих требований. Для картов без коробки передач уровень шума, замеренный по методике, изложенной в приложении № 4 настоящих требований, также не должен превышать 100 дБ/А.

2.22.4. При выходе из строя выпускной системы или ее потере водитель подлежит остановке флагом «Техническая неисправность» для устранения неисправности. В случае невозможности устранения неисправности дальнейшее движение запрещено.

2.23. Система водяного охлаждения.

Система водяного охлаждения двигателя должна быть одноконтурной и включать в себя одноконтурный радиатор и один односекционный водяной насос. Привод водяного насоса только от задней оси (если другой привод не предусмотрен производителем). Водяные шланги должны быть выполнены из материала, способного выдерживать высокое давление (10 Bar) и высокую температуру (150°C). В качестве охлаждающей жидкости разрешено использование только воды.

2.24. Радиатор.

Радиатор должен крепиться к раме на расстоянии не более 55 см от задней оси (кроме двигателей ROTAX) и не должен соприкасаться с сиденьем и боковым коробом. В условиях зимних гонок установка радиатора не регламентируется, однако он должен быть надежно защищен и не должен представлять опасность для водителя в случае разгерметизации.

Разрешается только круговое оклеивание радиатора липкой лентой либо применение экранов или шторок.

2.25. Система зажигания.

Система зажигания должна быть аналогового типа. Запрещена батарейная система зажигания (если иное не предусмотрено производителем). Запрещены любые системы, которые изменяют угол опережения зажигания во время работы двигателя. Для всех двигателей картов группы 1 и 2 системы зажигания должны быть омологированы СИК-FIA.

2.26. Запрещено применение любых электронных систем, осуществляющих управление параметрами функционирования двигателя или карта во время заездов. Запрещено применение любых систем телеметрии во время соревнований.

2.27. Разрешается использование аккумуляторных батарей только герметичного исполнения с гелевым электролитом. Крепление батарей только в соответствии с регистрационной картой.



3. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

3.1. Класс «Малыш»

3.1.1. Зарегистрированные БФК серийные одноцилиндровые двигатели COMER-C50, полностью соответствующие регистрационной карте.

3.1.2. Шасси с базой 1010 мм максимум.

3.1.3. Минимальная масса – 80 кг.

3.2. Класс «Мини»

3.2.1. Зарегистрированный БФК серийный одноцилиндровый двигатель воздушного принудительного охлаждения RAKET 85 Racing, с поршневым газораспределением, без коробки передач, производства Radne Motor AB (Швеция), соответствующий регистрационной карте двигателя «RAKET-85».

3.2.2. Шасси с базой максимум 1010 мм. Диаметр оси максимум 40 мм. Максимальный диаметр труб рамы 28 мм. До трех элементов рамы могут быть выполнены из трубы диаметром 30 мм, но в этом случае, шасси должно быть включено в официальный каталог производителя.

3.2.3. Минимальная масса – 95 кг.

3.3. Класс «Ракет»

3.3.1. Зарегистрированный БФК серийный одноцилиндровый двигатель воздушного принудительного охлаждения RAKET 85 Racing, с поршневым газораспределением, без коробки передач, производства Radne Motor AB (Швеция). Двигатель полностью соответствует регистрационной карте.

3.3.2. Шасси с базой максимум 1010 мм. Диаметр оси максимум 40 мм. Максимальный диаметр труб рамы 28 мм. До трех элементов рамы могут быть выполнены из трубы диаметром 30 мм, но в этом случае, шасси должно быть включено в официальный каталог производителя.

3.3.3. Минимальная масса – 110 кг

3.4. Класс «ROTAX MAX MINI»

3.4.1. Двигатель ROTAX FR 125 Max mini - утвержденный СИК-FIA, зарегистрированный БФК серийный одноцилиндровый 2-тактный двигатель водяного охлаждения с полнопоточным клапаном, без коробки передач. Рабочий объем цилиндра 125 см³ (13,6 kW).

Обязательно применение полной защиты цепи и задней звезды.

Ведущие звезды z12, z13. Ведомая звезда z80.

3.4.2. Шасси: база 970 мм минимум, 1010 мм максимум. Диаметр трубы рамы минимум 28,0 мм, максимум – 32,0 мм. Толщина стенки – 2 мм. Задняя ось диаметром 30 мм или 40 мм. Ширина установки задних колес 1280 мм минимум.

3.4.3. Минимальная масса 135 кг.

3.5. Класс «ROTAX MAX JUNIOR»

3.5.1. Двигатель ROTAX FR 125 Max JUNIOR - утвержденный СИК-FIA, зарегистрированный БФК серийный одноцилиндровый 2-тактный двигатель водяного охлаждения с полнопоточным клапаном, без коробки передач. Рабочий объем цилиндра 125 см³ (15 kW).

3.5.2. Шасси должно соответствовать требованиям СИК-FIA, минимальная база 1040 мм. Обязательно применение заднего пластикового отбойника, омологирован-



ного СИК FIA. Обязательно применение полной защиты цепи и задней звезды. Тормозная система должна быть омологирована СИК-FIA.

3.5.3. Минимальная масса 145 кг

3.6. Класс «ROTAX MAX»

3.6.1. Двигатель ROTAX FR 125 Max - утвержденный СИК-FIA, зарегистрированный БФК серийный одноцилиндровый 2-тактный двигатель водяного охлаждения с полнопоточным клапаном, без коробки передач. Рабочий объем цилиндра 125 см³ (21 kW).

3.6.2. Шасси должно соответствовать требованиям СИК-FIA, минимальная база 1040 мм. Обязательно применение пластикового заднего отбойника, омологированного СИК FIA. Обязательно применение полной защиты цепи и задней звезды. Тормозная система должна быть омологирована СИК-FIA.

3.6.3. Минимальная масса 165 кг.

3.7. Класс «KZ-2»

3.7.1. Двигатели, соответствующие требованиям СИК-FIA к классу KZ-2, а также двигатели KZ-2, ICC и FC предыдущих омологаций, соответствующие своим омологационным картам. Допускаются также двигатели «CZ» с рабочим объемом 125 см³, с коробкой передач с шестью передачами.

3.7.2. Шасси должно соответствовать требованиям СИК-FIA, минимальная база 1040 мм. Обязательно применение пластикового заднего отбойника, омологированного СИК FIA. Тормозная система должна быть омологирована СИК-FIA.

3.7.3. Минимальная масса 175 кг.

Класс «KF-2»

Двигатели и шасси, соответствующие требованиям СИК-FIA к классу «KF-2»

Класс «KF-3»

Двигатели и шасси, соответствующие требованиям СИК-FIA к классу «KF-3»

3.8. Класс «Формула»

3.8.1. Зарегистрированные БФК серийные одноцилиндровые двигатели с принудительным воздушным охлаждением согласно списку допущенных двигателей, четырехтактный, без коробки передач, с рабочим объемом 160 куб. см. максимум.

3.8.2. Двигатель должен полностью соответствовать регистрационной карте данного двигателя и прилагаемым к ней требованиям.

3.8.3. Шасси с базой 1010 мм максимум.

3.8.4. Минимальная ширина установки задних колес 1010 мм.

3.8.5. Минимальная масса 105 кг.

3.9. Класс «Формула 250»

3.9.1. Зарегистрированный БФК серийные одноцилиндровые двигатели с принудительным воздушным охлаждением согласно списку допущенных двигателей, четырехтактный, без коробки передач, с рабочим объемом 270 куб. см. максимум.

3.9.2. Двигатель должен полностью соответствовать регистрационной карте данного двигателя и прилагаемым к ней требованиям.

3.9.3. Шасси с базой 1040 мм минимум.

3.9.4. Минимальная масса 145 кг.

3.10. Класс «Формула 500»

3.10.1. Зарегистрированный БФК серийный одноцилиндровый двигатель с принудительным воздушным охлаждением Honda GX390K1, четырехтактный, без коробки



передач, производства Honda Motor (Япония).

3.10.2. Двигатель должен полностью соответствовать регистрационной карте и прилагаемым к ней требованиям.

3.10.3. Шасси с базой 1040 мм минимум.

3.10.4. Минимальная масса 185 кг.

4. РЕГИСТРАЦИЯ, ИДЕНТИФИКАЦИЯ И КОНТРОЛЬ

4.1. На шасси, которые используются в группе 3 и не имеющие омологации СИК-ФИА или регистрации БФК (самодельные и т.п.) должен быть оформлен «Паспорт автомобиля».

4.2. Водитель обязан предоставить на технический осмотр (контроль) все оборудование (шасси, двигатели, колеса) и экипировку (комбинезон, шлем, перчатки, обувь), которые он предполагает использовать в данном соревновании. Карт на технический осмотр предоставляется в чистом виде, на тележке (стойке). Кроме того, по требованию технического комиссара водитель обязан предоставить омологационные карты СИК-ФИА или регистрационные карты БФК на представляемое оборудование.

4.3. Карта регистрации (омологации) должна иметь печать национальной (международной) федерации.

4.4. При покупке шасси, двигателя, кузова настоятельно рекомендуется требовать у производителя (продавца) наличие омологационной карты СИК-ФИА или регистрационной карты БФК на данную модель.

4.5. Двигатели, шасси, шины и др. должны соответствовать, а техническая комиссия должна иметь возможность идентифицировать их по изображению (фото, чертежам, размерам и т.д.) в регистрационной карте.

4.6. Для измерения объема камеры сгорания должна использоваться емкость с делениями не более, чем $0,1 \text{ см}^3$, и использоваться смесь, состоящая из 50% бензина и 50% моторного масла для двухтактных двигателей.

4.7. Измерения и допуски.

4.7.1 Если в тексте настоящих КиТТ, омологационных или регистрационных картах какие-либо размеры указаны как максимальный или минимальный, то считается что эти размеры предельные и допуски п.4.7.3. во внимание не принимаются.

4.7.2 Если в тексте настоящих КиТТ, омологационных или регистрационных картах какой-либо угол (фаза) выпуска (впуска) указан как максимальный или минимальный, то считается что этот угол (фаза) предельный и допуск в п.4.7.3. во внимание не принимается.

4.7.3 Во время контроля должны приниматься во внимание следующие допуски:

- диаметр диффузора: без допусков
- ход поршня: $\pm 0,1 \text{ мм}$
- межосевое расстояние шатуна: $\pm 0,1 \text{ мм}$
- углы: $\pm 2^0$



размеры	менее 25 мм	25-60 мм	более 60 мм
обработанные механически	$\pm 0,5$ мм	$\pm 0,8$ мм	$\pm 1,5$ мм
необработанные	$\pm 1,0$ мм	$\pm 1,5$ мм	$\pm 3,0$ мм

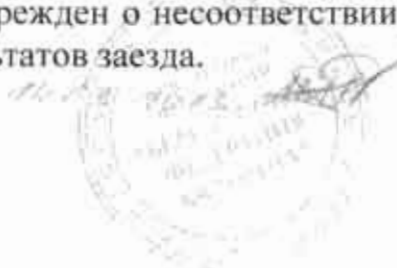
4.7.4 Измерение диаметра цилиндра двигателя производится между верхними кромками окон и верхним торцом цилиндра (гильзы), в двух взаимоперпендикулярных направлениях.

Измерение диаметра цилиндра производится с помощью измерительного инструмента, обеспечивающего точность измерений до 0,01 мм.

Измерение хода поршня производится с помощью измерительного инструмента, обеспечивающего точность измерений до 0,1 мм.

Измерение фаз двигателя производится при помощи щупа толщиной 0,2 мм и транспортира диаметром не мене 200 мм или электронным фазометром.

Контроль следующих параметров: габаритные размеры карта, установка обтекателей, колея, вес блоков балласта и контроль их установки производится перед въездом в предстартовую зону или непосредственно в предстартовой зоне. Если после окончания заезда (контрольного, квалификационного, предфинального или финального) какой либо из этих параметров не соответствует техническим требованиям, водитель может быть предупрежден о несоответствии, но это не является основанием для аннулирования результатов заезда.



ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

Проведение технического осмотра.

1. Для проведения технического осмотра организатор соревнований обязан предоставить площадку с весами, столами для разборки двигателей, оборудованным местом для работы секретаря.

2. Площадка должна быть огорожена по периметру, по размерам вмещать как минимум по шесть первых картов в каждом классе плюс место для работы технической комиссии.

3. Весы должны иметь паспорт.

4. На весь период соревнований весы должны быть укомплектованы контрольным грузом 40-100 кг.

5. Перед соревнованиями весы и контрольный груз проверяются комиссией, в которую должны входить руководитель гонки и директор соревнований. Результат проверки оформляется специальным актом.

6. При проведении технического осмотра после финиша («вскрытии») в зоне технического осмотра (у карта) могут находиться: наблюдатель БФК (спортивный комиссар), руководитель гонки, члены технической комиссии, водитель и механик осматриваемого карта. Организатор должен обеспечить режим «закрытого парка».

7. Измерение минимальной массы карта осуществляется путем одновременного взвешивания на весах карта с гонщиком. Взвешивание производится непосредственно по окончании контрольного (квалификационного), предфинального и финального заезда. В случае неявки водителя на взвешивание результат заезда аннулируется.

8. В случае невозможности произведения измерений параметров на месте, спорное оборудование (деталь) может быть изъято технической комиссией для лабораторных измерений.

9. Для измерения объема камеры сгорания должна использоваться емкость с делениями не более чем $0,1 \text{ см}^3$ и использоваться смесь, состоящая из 50% бензина и 50% моторного масла для двухтактных двигателей.

Измерение объема камеры сгорания (кроме двигателя Comer C50 и Raket) производится по следующей методике:

9.1. Двигатель должен остыть до температуры окружающего воздуха.

9.2. Выкрутить свечу зажигания и проконтролировать длину резьбовой части, которая должна соответствовать техническим требованиям к двигателю.

9.3. Снять головку цилиндра и проконтролировать длину резьбовой части. Резьбовая часть свечи не должна выступать в камеру сгорания.

9.4. Тщательно протереть от масла стенки цилиндра и днище поршня.

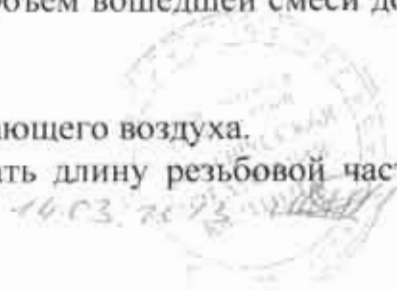
9.5. Установить головку цилиндра, затянув гайки моментом, рекомендованным Производителем.

9.6. Вкрутить в свечное отверстие специальный свертыш, рекомендованный БФК (рис. 5). Установить двигатель так, чтобы цилиндр занял вертикальное положение. Установить поршень в В.М.Т. Медленно залить смесь. Объем вошедшей смеси должен соответствовать КиТТ к данному классу.

10. Для двигателей Comer C50 и Raket:

10.1. Двигатель должен остыть до температуры окружающего воздуха.

10.2. Выкрутить свечу зажигания и проконтролировать длину резьбовой части,



которая должна соответствовать техническим требованиям к двигателю.

10.3. Измерить зазор между поршнем и головкой цилиндра при помощи оловянной проволоки, введенной через свечное отверстие. Зазор должен соответствовать регистрационной карте.

10.4. Установить двигатель так, чтобы цилиндр занял вертикальное положение. Установить поршень в положение В.М.Т.

10.5. Медленно залить смесь.

10.6. Объем вошедшей смеси должен соответствовать КиТТ к данному классу.

11. Измерение зазора между поршнем и головкой цилиндра.

11.1. Двигатель должен остыть до температуры окружающего воздуха.

11.2. Выкрутить свечу.

11.3. Ввести через свечное отверстие оловянную проволоку до касания стенки цилиндра в направлении, перпендикулярном оси двигателя.

11.4. Провернуть коленчатый вал двигателя один раз до полного смятия проволоки.

11.5. Замерить толщину смятого участка проволоки измерительным инструментом с точностью до 0,01 мм.

11.6. Повторить измерение с диаметрально противоположной стороны цилиндра.

11.7. Результатом измерения считать среднее арифметическое значение двух измерений.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

Проверка топливной смеси.

1. Проверка на спирт нитрометаном церия.

Реакция сопровождается изменением цвета с желтого на красный. Может быть обнаружено до 400 мг. Первичного, вторичного и третичного спиртов. К побочным продуктам реакции относятся соединения окисляемые реагентом, ароматические амины и фенолы.

Процедура проверки:

Подготовить реагент, растворив 40 г нитрата церия $(\text{NH}_4)_2\text{Ce}(\text{NO}_3)_6$ в 100 мл дву-нормальной азотной кислоты. Разбавить 1 мл реагента 2 мл воды в небольшой пробирке. Если проверяемый материал в воде не растворяется, разбавление выполнить в 2 мл диоксана. Добавить 1-2 капли растворенного материала в пробирку. Красный цвет будет свидетельствовать о наличии спирта.

Примечание: Для приготовления дву-нормального раствора азотной кислоты нужно взять 126 мл 70%-ной азотной кислоты и смягченной водой довести количество смеси до 1 литра.

2. Проверка на спирт водой.

а). Взять прозрачную флягу или бутылочку с делениями.

б). Взять 200 мл проверяемой топливной смеси и налить ее во флягу.

в). Добавить 30 мл воды во флягу. Вода должна опуститься на дно и образовать на дне слой в 30 мл. Это занимает 15 минут. Если вода в топливной смеси ведет себя таким образом, топливная смесь нормальна.

г). Если после введения 30 мл воды слой на дне имеет молочный цвет, или превышает 30 мл, или проба разогревается, то топливная смесь с нарушениями.



3. Проверка на нитрометан.

Исходные растворы:

- а). Гидроокись натрия. 20 % раствор, 8 г порошка NaOH, 40 мл H₂O.
- б). Кислый реагент 1,2 нафтахинон-4 сульфокислота, 2,5 г C₁₀H₅(SO₃Na): O, 50 мл H₂O (теплой).

Процедура проверки:

1. Взять пробу топливной смеси и, смешав ее с равным количеством спирта, поместить в пробирку или мензурку с делениями.
2. Ввести 6 капель 20%-ного раствора NaOH.
3. Тщательно перемешать.
4. Ввести 3 капли кислого реагента 1,2 нафтахинон-4 сульфокислота.
5. Тщательно перемешать в течение минимум 20 секунд.
6. Наблюдать за изменением цвета раствора, который в присутствии нитрометана из голубого станет фиолетовым, при этом, чем больше в топливной смеси нитрометана, тем гуще будет фиолетовый цвет. Если в течение 5 минут цвет не изменится, то результат проверки отрицательный.

Примечание: Чем дольше хранятся растворы, тем они делаются слабее, поэтому рекомендуется готовить свежие реагенты утром в день соревнований.

4. Проверка с помощью прибора экспресс-анализа «DIGATRON DT-47FT»

Прибор экспресс-анализа топлива «DIGATRON DT-47FT» позволяет произвести сравнения эталонного образца топлива, взятого из указанной организатором партии, с топливом, используемым конкретным Водителем.

Процедура проверки:

- 4.1. Температура эталонного образца не должна отличаться от температуры испытуемого топлива более чем на $\pm 5^{\circ}\text{C}$;
- 4.2. Установить (откалибровать) прибор в эталонном образце на «0», проверять калибровку не реже 1 раза в 30 минут;
- 4.3. Опустить датчик прибора в проверяемое топливо, дать время для стабилизации показаний. Превышение показаний на число более 15 свидетельствует о наличии в топливе запрещенных добавок.
- 4.4. Между двумя испытаниями датчик необходимо промывать аэрозолем для очистки тормозных дисков (или карбюратора) и просушивать на воздухе не менее 30 сек.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

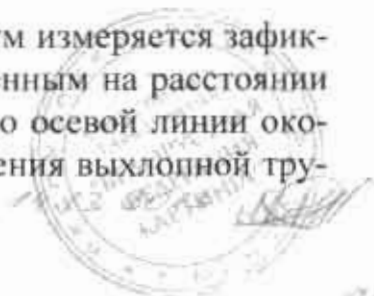
Замер уровня шума выпуска двигателя для картов с коробкой передач.

Уровень шума ограничивается величиной 100 дБ при средней скорости движения поршня 13 м/с.

В процессе измерения в радиусе 5 метров вблизи проверяемого двигателя не должно находиться никакого другого источника шума с уровнем превышающим 100 дБ (А).

Проверка двигателей на шум.

Контроль уровня шума выполняется следующим образом: шум измеряется зафиксированным в неподвижном состоянии микрофоном, установленным на расстоянии 50 см от выхлопной трубы под углом 45 градусов относительно осевой линии оконечности трубы на высоте. Соответствующей высоте расположения выхлопной тру-



бы, но не менее чем в 20 см от земли. Если это невозможно, тогда при измерении микрофон устанавливается под углом 45 градусов вверх относительно оси трубы.

Водитель после запуска двигателя на холостом ходу постепенно увеличивает обороты до заданного их числа. Измерения выполняются, когда достигнуто заданное число оборотов. Число оборотов контролируется тахометром, предоставленным организатором. Число оборотов в минуту зависит от средней скорости поршня, при соответствующем ходе поршня (см. прилагаемую таблицу).

Подсчет числа оборотов производится по формуле: $n = 30 \times V/L$,

где n – число оборотов двигателя в минуту (округленное до ближайшей сотни); V – зафиксированная средняя скорость поршня (13 м/с); L – ход поршня (мм).

Шум двигателя с более чем одним цилиндром измеряется на каждой выхлопной трубе. Проверку шума можно выполнить в любой момент соревнований.

Таблица зависимости оборотов от хода поршня

Ход/ мм	Об/м ин	Ход/ мм	Об/м ин	Ход/ мм	Об/м ин	Ход/ мм	Об/м ин
30	13000	39	10000	48	8100	57	6800
31	12500	40	9700	49	7900	58	6700
32	12100	41	9500	50	7800	59	6600
33	11800	42	9200	51	7600	60	6500
34	11400	43	9000	52	7500	61	6300
35	11100	44	8800	53	7300	62	6200
36	10800	45	8600	54	7200	63	6100
37	10500	46	8400	55	7000	64	6000
38	10200	47	8200	56	6900	65	6000

Поскольку температура влияет на результаты измерения уровня шума, то все полученные данные приводятся к 20⁰ С. если измерения выполняются при температуре ниже 10⁰ С, вводится поправка +1 дБ, если ниже 0⁰ С, то + 2 дБ.

Около измерительной аппаратуры в процессе измерений могут находиться только представители судейской коллегии.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

Замер уровня шума выпуска двигателя для картов без коробки передач.

Уровень шума ограничивается величиной 100 дБ.

В процессе измерения шуму окружающей среды не принимаются во внимание, если их уровень не превышает 80 дБ.

Проверка двигателей на шум.

Контроль уровня шума производится во время движения автомобиля по трассе на прямом участке, где двигатель работает на максимальной мощности.

Микрофон устанавливается на высоте 1,2 м от плоскости дороги в 22 метрах от края трассы.

Если это невозможно, то используются следующие поправки:

Фактическое расстояние от микрофона до края трассы, м	22	19,6	17,5	15,6	13,0	12,4	11
---	----	------	------	------	------	------	----



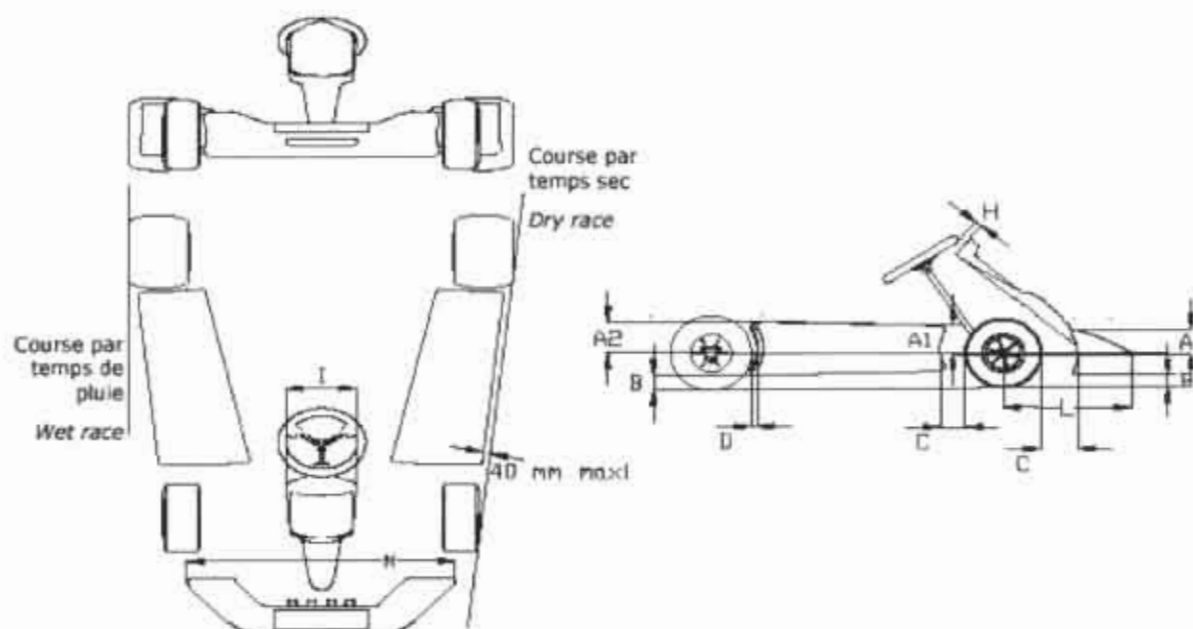
Поправка к замеру (отнимается от показаний шумомера), дБ	0	1	2	3	4	5	6
--	---	---	---	---	---	---	---

Около измерительной аппаратуры в процессе измерений могут находиться только представители судейской коллегии.

Температура и влажность воздуха, а также дождь не влияют на величину измеряемого уровня шума и поэтому не учитываются.

Если скорость ветра превышает 8 м/с поперек мерного участка в направлении от оси трассы к микрофону или превышает 10 м/с вдоль мерного участка перпендикулярно микрофону, замер уровня шума запрещен.

Судейская коллегия должна иметь в своем распоряжении анемометр, действующий в то же время и в том же месте, что и микрофон измерителя уровня шума.



CODE	Cotes en mm / Dimensions in mm	Limite/Limit	Commentaires/Comments
A1	Inférieur au rayon de la roue avant Less than the front wheel radius		Avant / Front
A2	Inférieur au rayon de la roue arrière Less than the front wheel radius		Arrière / Rear
B	25 60	Minimum Maximum	Pilote à bord / Driver on board Pilote à bord / Driver on board
C	150	Maximum	
D	60	Maximum	
H	50	Minimum	
I	250 300	Minimum Maximum	
L	650	Maximum	
M	1000 Largeur extérieure du train avant External width of the front track	Minimum Maximum	



Рисунок 1 - Кузов

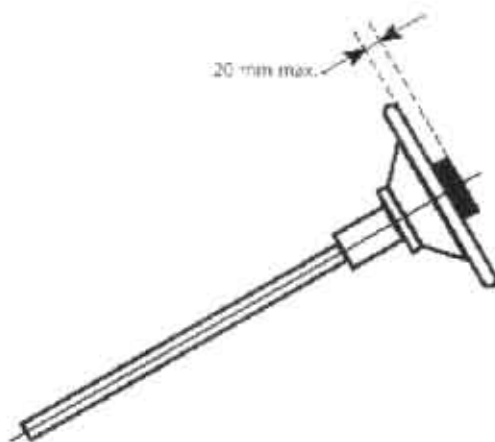


Рисунок 2 – установка приборов на рулевом колесе

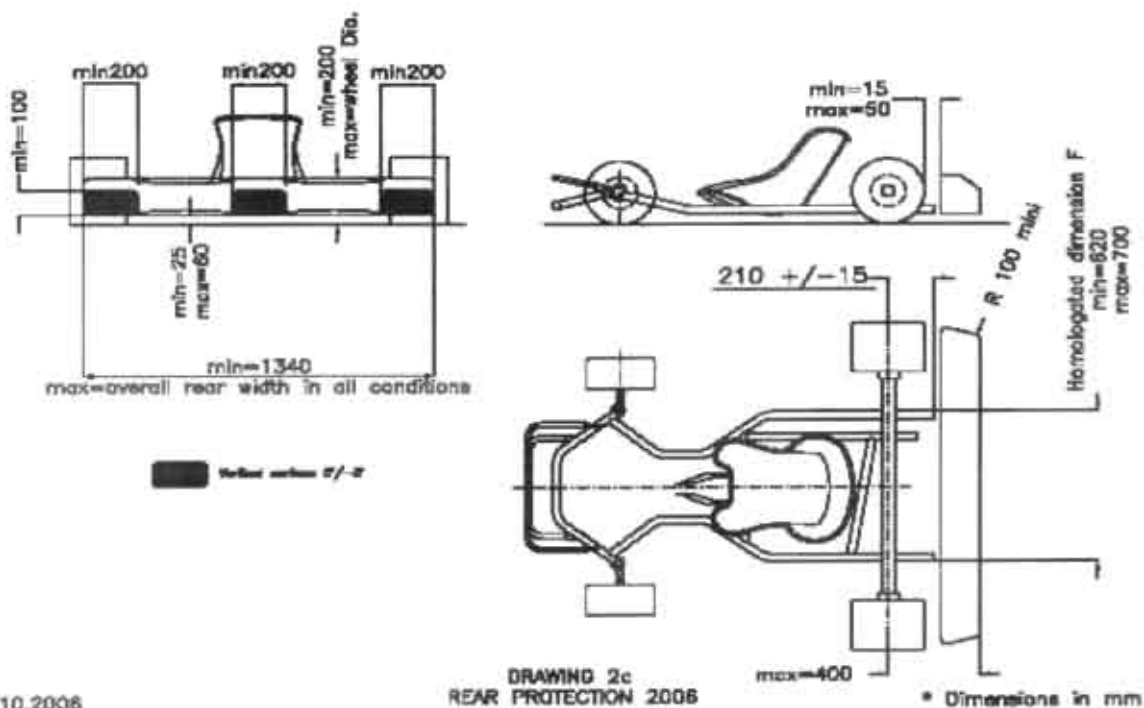


Рисунок 3 – задний пластиковый отбойник



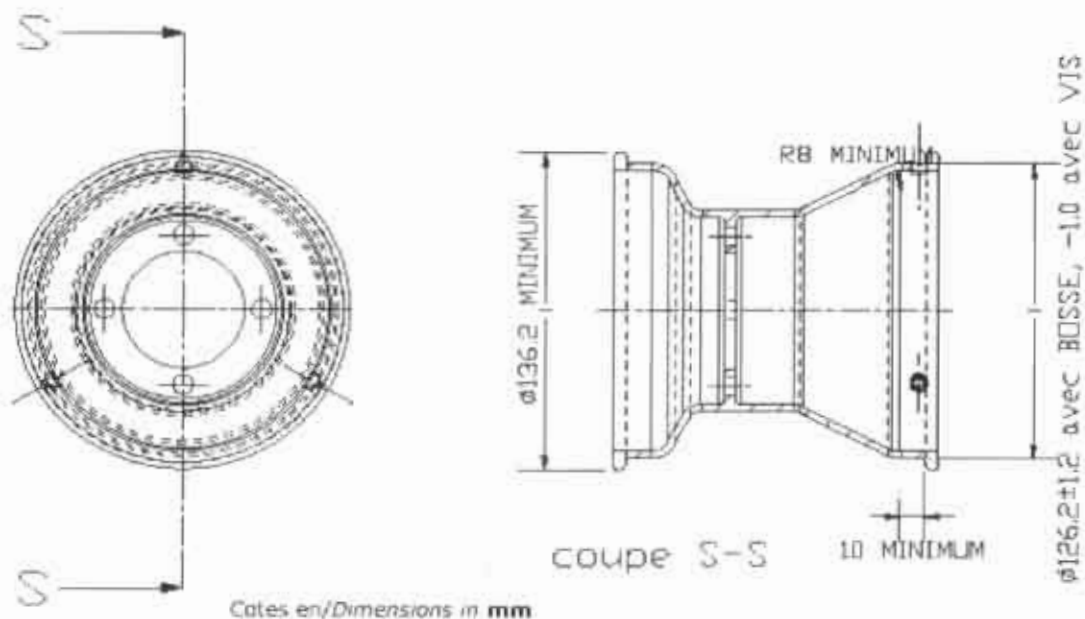


Рисунок 4 – эскиз колесного диска

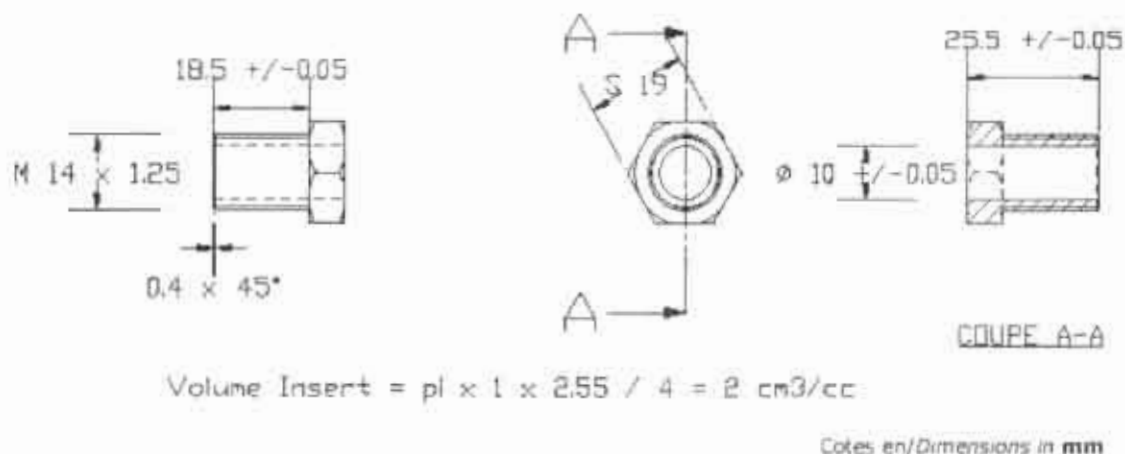


Рисунок 5 – ввертыш для измерения объема камеры сгорания

ПРИЛОЖЕНИЕ №5

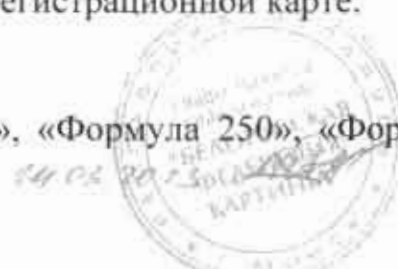
Методика измерения твердости резины по Шору.

Твердость измеряется специальным прибором.

Покрышка выдерживается при температуре окружающей среды 20 градусов не менее двух часов. Твердость должна соответствовать регистрационной карте.

ПРИЛОЖЕНИЕ №6

Во всех классах карт, кроме классов «Формула», «Формула 250», «Формула



500» обязательно применение торговых сортов бензина марки АИ-95. В классах «Формула», «Формула 250», «Формула 500» обязательно применение торговых сортов бензина марки АИ-92. Любые присадки в топливо запрещены. Обязательно использование торговых сортов масел. Возможно применение единого масла для конкретного класса, что должно быть оговорено в регламенте соревнований.



Подготовлено: Шурпаков В.А., Селявко М.В., Галонский С.Э.

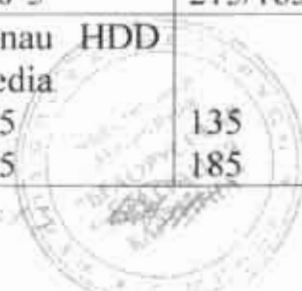
ПРИЛОЖЕНИЕ №5**Список двигателей, допущенных БФК в сезоне 2013 года**

Класс «Малыш»	Comer-C50
Класс «Мини»	RAKET-85
Класс «Ракет»	RAKET-85
Класс «Rotax Max mini»	Rotax FR125 Max-mini
Класс «Rotax Max junior»	Rotax FR125 Max-Junior
Класс «Rotax Max»	Rotax FR125 Max
Класс «KF-3»	Омологированные СИК-FIA двигатели KF-3
Класс «KF-2»	Омологированные СИК-FIA двигатели KF-2
Класс «KZ-2»	Омологированные СИК-FIA двигатели KZ-2. Двигатели KZ-2, ICC, FC предыдущих омологаций. Двигатели CZ-125
Класс «Формула»	Honda GX160, RATO 160, D&M 160
Класс «Формула 250»	Honda GX270, RATO 270, D&M 270
Класс «Формула 500»	Honda GX390K1

ПРИЛОЖЕНИЕ №6**Список шин, допущенных БФК в сезоне 2013 года**

Класс	Колеса	Условия		Макс. Ширина колеса, мм
		Сухо	Дождь	
«Малыш»	передние	*Heidenau HDD intermedia 4,5/10-5	*Heidenau HDD intermedia 4,5/10-5	135
	задние	4,5/10-5	4,5/10-5	135
«Ракет» «МИНИ» «RM-mini»	передние	VEGA LL-99 10x4,5-5	MOJO W2 4.0/10-5	135
	задние	11x6,0-5	6.0/11.0-5	185
«RM-JUNIOR», «RM»	передние	*MOJO D2 4,5/10-5	MOJO W2 4.0/10-5	135
	задние	7,1/11-5	6.0/11.0-5	215/185
«KZ-2»	передние	VEGA SL3 10x4,60-5	BRIDGESTONE YKP; YLP 4.5/10-5	135
	задние	11x7,1-5	6.0/11.0-5	215/185
«Формула»	передние	*Heidenau HDD Intermedia 4,5/10-5	*Heidenau HDD Intermedia 4,5/10-5	135
	задние	7,1/11-5	7,1/11-5	185

16.03.2013



04.07 2013

«Топулярний»

«Формула 250»		*Heidenau HDD Intermedia	*Heidenau HDD Intermedia	
«Формула 500»	передние	4,5/10-5	4,5/10-5	135
	задние	7,1/11-5	7,1/11-5	215

* Шины для официальных соревнований приобретаются у поставщика, определенного БФК.

19.05.2013