

РОЗРОБЛЕНО та ПОГОДЖЕНО

Комітет картингу  
Рішення від  
«30» січня 2026 р.

ЗАТВЕРДЖЕНО

Комісія автомобільного спорту FAU  
Рішення від  
«09» квітня 2026 р.АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ  
КОМІТЕТ КАРТИНГУТЕХНІЧНІ ВИМОГИ  
ДО КАРТІВ ДЛЯ УЧАСТІ У ЗМАГАННЯХ  
З КАРТИНГУ 2026 РОКУ

## ЗМІСТ

|      |   |    |
|------|---|----|
| I.   | ТЕРМІНОЛОГІЯ ТА ВИЗНАЧЕННЯ  | 3  |
| II.  | ДЛЯ ВСІХ КЛАСІВ КАРТІВ  | 5  |
|      | 1. ЗАГАЛЬНЕ   |    |
|      | 2. КЛАСИФІКАЦІЯ ТА ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО КАРТІВ  |    |
|      | ГРУПА 2   |    |
|      | 1. КЛАС «KZ-2»  | 6  |
|      | 2. КЛАС «OK»  | 6  |
|      | 3. КЛАС «OK-N»  | 7  |
|      | 4. КЛАС «OK JUNIOR»   | 7  |
|      | 5. КЛАС «OK-N JUNIOR»   | 7  |
|      | ГРУПА 3   |    |
|      | 1. КЛАС «MINI GR3»  | 8  |
|      | 2. КЛАС «60 mini»   | 8  |
|      | 3. КЛАС «60 baby»   | 9  |
|      | 4. КЛАС «COMER MICRO»   | 10 |
| III. | ЗАГАЛЬНІ ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО ГОНОЧНИХ АВТОМОБІЛІВ "КАРТ"   | 10 |
| IV.  | ТЕХНІЧНА РЕЄСТРАЦІЯ ТА АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ  | 18 |
|      | ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 1: КОНТРОЛЬНИЙ ВИМІР ВАГИ КАРТУ  | 20 |
|      | ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 2: ПЕРЕВІРКА ПАЛИВНОЇ СУМІШІ   | 21 |
|      | ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 3: ВИМІР РІВНЯ ШУМУ  | 21 |
|      | ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 4: МЕТОД ВИМІРУ ОБ'ЄМУ КАМЕРИ ЗГОРЯННЯ   | 22 |
|      | ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 5: ПРОЦЕДУРА РОЗПОДІЛУ І ВИКОРИСТАННЯ ШИН ТИПУ „СЛІК" НА ЗМАГАННЯХ З КАРТИНГУ. | 24 |
|      | ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 6: НОРМИ ВИТРАТ ТА СПИСАННЯ КАРТИНГОВИХ ШИН                                    | 24 |
|      | ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 7: НОРМИ ВИТРАТ ПАЛИВНО-МАСТИЛЬНИХ МАТЕРІАЛІВ                                  | 25 |
|      | ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 8: ВАГА КАРТІВ ПО КЛАСАХ   | 25 |

|   |                  |
|---|------------------|
| ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 9: ЗАСТОСУВАННЯ ПЕРЕДНЬОГО БАМПЕРУ, ЩО ЗМІНЮЄ ПЕРВІСНЕ ПОЛОЖЕННЯ У РАЗІ ШТОВХАННЯ ІНШОГО КАРТУ | 25               |
| ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 10. ЕКІПРУВАННЯ ВОДІЯ  | 27               |
| ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 11. ТЕХНІЧНІ КРЕСЛЕННЯ БУДОВИ КУЗОВА   | 30               |
| ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 12. ТЕХНІЧНІ КРЕСЛЕННЯ БУДОВИ КАРБЮРАТОРІВ DELL'ORTO   | 34               |
| ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 13. ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО КЛАСУ SOMER MICRO.  | 36               |
| ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 14. СПЕЦИФІКАЦІЯ СИЛОВОГО КЛАПАНА  | 38               |
| ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 15. СПЕЦИФІЧНИЙ МОНОТИПОВИЙ ВИХЛОП КЛАСУ ОК.   | 40               |
| ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 16. СПЕЦИФІЧНИЙ МОНОТИПОВИЙ ВИХЛОП КЛАСУ ОК-JUNIOR.  | 41               |
| ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 17. ПЛОМБУВАННЯ ДВИГУНІВ.  | 41               |
| ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 18. КЛАСИ КАРТІВ ЯКІ НЕ БЕРУТЬ УЧАСТІ В ЧЕМПІОНАТІ УКРАЇНИ                                     | Окремий документ |
| ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 19. КЛАСИ «КАРТ-4Т», «КАРТ-4Т maxі» та «КАРТ-4Т lady».   |                  |

**I. ТЕРМІНОЛОГІЯ ТА ВИЗНАЧЕННЯ**

1. **КАРТ:**  
Гоночний автомобіль "карт" – це наземний транспортний засіб з кузовом чи без нього і чотири колеса, що не знаходяться на одній прямій лінії. Двоє задніх є ведучими та знаходяться на одному суцільному валі, а двоє передніх забезпечують напрямок руху.  
Гоночний автомобіль "карт" складається із шасі, кузова, шин, двигуна і призначений для навчально-тренувальної роботи, змагань на спеціально обладнаних закритих трасах із твердим (асфальтобетонним) покриттям.
2. **ВИРОБНИК:**  
Юридична особа або фізична особа, яка має, на підставі Статуту та діючого законодавства, право виробничої діяльності та володіючи сертифікованими виробничими потужностями для випуску виробів, що мають пройти сертифікацію чи омологацію.
3. **РЕЄСТРАЦІЙНА ФОРМА:**  
Офіційний документ Комітету Картингу ФАУ, в якому вказуються всі необхідні дані виробника (параметри, креслення, ескізи, фото), що дозволяє ідентифікувати дану модель двигуна, шин, шасі, ін.
4. **СЕРТИФІКАТ:**  
Офіційний документ Комітету Картингу ФАУ, в якому вказуються всі необхідні дані (розміри, креслення, малюнки, фото, ін.) що дозволяють ідентифікувати надану модель шасі, шин, двигуна та інше.
5. **СЕРТИФІКАЦІЯ (РЕЄСТРАЦІЯ):**  
Офіційне підтвердження Комітету Картингу ФАУ для національних змагань про те, що двигуни, шасі, шини моделі виготовлені в необхідній кількості, як серійна продукція внесені у Список сертифікованої продукції Комітету Картингу ФАУ і допущені до змагань
6. **ОМОЛОГАЦІЯ:**  
Офіційне підтвердження Міжнародною Комісією Картингу (CIK-FIA) для міжнародних змагань про те, що двигуни, шасі, шини визначеної моделі та інше, визнані і допускаються до змагань.
7. **ОМОЛОГАЦІЙНА ФОРМА:**  
Офіційний документ ФІА, в якому виробник позначає усі необхідні дані (параметри, креслення, малюнки, ескізи, фото), що дозволяє ідентифікувати дану модель двигуна, шасі, шин та інше.
8. **ШАСІ:**  
Це конструкція, що складається із рами, вузлів та агрегатів, яка служить для забезпечення передання реакції трека на раму через колеса.
9. **КОЛІСНА БАЗА:**  
Відстань між вісями коліс карта.
10. **ДОРОЖНІЙ ПРОСВІТ:**  
Відстань між поверхнею дороги та найнижчою точкою рами карта.
11. **МІНІМАЛЬНА ВАГА:**  
Мінімальна вага власне карта та вага екіпірованого водія (шолом, комбінезон, рукавички, окуляри, взуття).  
Вага власне карта та вага екіпірованого водія на протязі усієї подовженості змагання не повинна бути меншою за мінімальну вагу.  
Вимір ваги може бути зроблений в будь-який момент змагань. Вимір проводиться за методикою, викладеною в Додатку до дійсних вимог.
12. **БАЛАСТ:**  
Додаткові пристрої, які дозволяють збільшувати вагу карта. Баласт встановлюється додатково у вигляді суцільних блоків, що закріплюються за

допомогою інструменту з можливістю опломбування.

- 13. ПЕРИМЕТР КАРТУ**, видимий зверху:  
Це визначення відноситься до картів у тому вигляді, в якому вони знаходяться на старті даного змагання.
- 14. КЛАПАН ПОТУЖНОСТІ** (регульований випуск):  
Будь-яка система, що за допомогою механічного, електричного, гідравлічного чи іншого приводу може змінювати фазу випуску чи вільний рух вихлопних газів в атмосферу, і змінювати об'єм випускної системи під час роботи двигуна.
- 15. НАДДУВ:**  
Збільшення будь-якими засобами маси заряду паливно-повітряної суміші у камері згоряння двигуна із порівнянням до маси, яка утворюється при нормальному атмосферному тиску та за рахунок динамічних процесів у впускній та (або) випускній системах.
- 16. СИСТЕМА НАДУВУ:**  
Будь-яка система при якій повітря надходить у двигун під тиском перевищуючим атмосферний і здійснює вплив на стиснуту в картері паливну суміш, що приводить до додаткового тиску, крім явища резонансу і стиску при ході поршня вниз.
- 17. СИСТЕМА ВПРИСКУ ПАЛИВА:**  
Будь-яка система при якій паливо подається у впускний тракт двигуна під тиском, перевищуючим атмосферний.
- 18. ВИПУСКНА ТРУБА:**  
Пристрій для виходу відпрацьованих газів  
Випускна труба повинна бути омоологована (визнана) CIK-FIA, як одна на дану модель двигуна, або зареєстрована Комітетом Картингу ФАУ, (якщо це не обумовлено окремо)
- 19. ПАЛИВНИЙ БАК:**  
Будь-яка ємність з паливом, яке має постачатись до двигуна.
- 20. КОЛЕСО:**  
Це зібрана на диску пневматична шина, яка направляє або рухає карт.
- 21. ВІКНО ЦИЛІНДРУ:**  
Отвір у робочій поверхні циліндру. Одне вікно циліндру має таку форму, при якій будь-яка пряма лінія, що проведена в площині "розгорнення" вікна, перетинає лінію периметра вікна не більше як у двох точках, крім випадків передбачених заводом-виробником.  
Впускне, випускне або перепускне вікно циліндру - це вікно, що утворюється пересіченням робочої поверхні циліндру впускним, випускним або перепускним каналом. Ці вікна відкриваються чи закриваються шляхом переміщення поршня у циліндрі.
- 22. КАНАЛИ ГАЗОРОЗПОДІЛЬЧІ:**  
Це елементи двигуна будь-якої форми, довжини та розташування, які застосовуються для проходу паливної суміші та відпрацьованих газів:  
а) з картера у надпоршневий простір циліндру - перепускні канали;  
б) від зовнішньої сторони циліндру до впускних вікон - впускні канали;  
в) від випускних вікон до зовнішньої сторони циліндру - випускні канали.  
Кількість каналів газорозподілу - це найбільше число реальних каналів будь-якої форми.
- 23. РОБОЧИЙ ОБ'ЄМ ДВИГУНА:**  
Об'єм, утворений у циліндрі двигуна між крайніми верхнім і нижнім положеннями поршня. Цей об'єм виражається в кубічних сантиметрах, та при його розрахунку число  $\pi$  приймається рівним 3,1416. Робочий об'єм двигуна вираховується за формулою:  
$$V = \pi D^2 h / 4$$
  
де - D - діаметр циліндра(см);

h - хід поршня (см);

n - число, яке дорівнює 3,1416.

**24. РАДІАТОР:**

Спеціальний теплообмінник, у якому рідина охолоджується повітрям. Рідинно-повітряний теплообмінник.

**25. ОРИГІНАЛЬНА ЧИ СЕРІЙНА ДЕТАЛЬ:**

Деталь, яка виготовлена виробником та пройшла усі стадії обробки, що застосовуються у серійному виробництві.

**26. ТЕЛЕМЕТРІЯ**

Передача даних між картом, що рухається, та стороннім об'єктом.

## II. ДЛЯ ВСІХ КЛАСІВ КАРТІВ

### 1. ЗАГАЛЬНЕ

- 1.1. Цей документ встановлює спортивну класифікацію до гоночних автомобілів "кارت", які приймають участь у змаганнях на території України, а також технічні вимоги до них, та вводиться в дію з моменту публікації.
- 1.2. Тракткування положень цього документу та доповнень до нього є прерогативою Технічного комітету.
- 1.3. Технічні вимоги містять перелік обмежень, а також дозволених змін та доповнень під час підготовки гоночних автомобілів "карт" до змагань. Ці вимоги є обов'язковими, та порушення їх тягне за собою покарання у відповідності з Правилами змагань.
- 1.4. Якщо в тому або іншому пункті Технічних вимог надається перелік дозволених переробок, змін та доповнень, тоді усі технічні зміни, що не вказані в цьому переліку, безумовно забороняються.
- 1.5. Якщо в тому або іншому пункті Технічних вимог надається перелік заборон або обмежень, в такому разі технічні зміни, що не наведені в цьому переліку, безумовно дозволяються.
- 1.6. Всі гоночні автомобілі "карт" допускаються до змагань тільки в разі їх повної відповідності до вимог, що передбачені цим документом, а також доповнень до нього, що приймаються у відповідності з діючим Регламентом.

### 2. КЛАСИФІКАЦІЯ ТА ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО КАРТІВ

- 2.1. Усі карти, що приймають участь у змаганнях, в залежності від типу застосовуваних двигунів, у відповідності до ступеню дозволених технічних рішень, розподіляються на наступні групи:

**група 1** - карти міжнародних формул;

**група 2** - карти міжнародних класів;

**група 3** - карти національних класів;

- 2.2. Технічні вимоги до гоночних автомобілів "карт" груп 1 та 2 визначаються Міжнародною Комісією Картиingu (CIK-FIA) та публікуються у щорічниках цієї комісії.
- 2.3. Технічні вимоги до гоночних автомобілів "карт" групи 3, а також класів групи 2, в яких проводяться національні змагання на території України, визначаються дійсним документом.
- 2.4. У разі виникнення спірних питань, пов'язаних з різною трактовкою технічних вимог класів і формул груп 1 та 2, головним вважається текст, що опублікований у щорічнику CIK-FIA.
- 2.5. У межах груп карти розділяються на формули і класи. Далі надається розподіл картів по групах з розбивкою у кожній з них на класи і формули:

**ГРУПА 1:**

До групи 1 відносяться карти міжнародних формул: Superkart, KZ 1 (в національних змаганнях України не використовуються).

**ГРУПА 2:**

До групи 2 відносяться карти міжнародних класів: KZ-2, ОК, ОК-Junior, ОК-N, ОК-N JUNIOR.

**ГРУПА 3:**

До групи 3 відносяться карти національних класів: MINI GR3, 60 mini, 60 baby, National Shifter, 125National 32+, 125National, 125National-Junior, 125National Mini, 125National Micro, Vortex Mini Rok, Vortex Baby Rok, COMER MICRO, ПІОНЕР-Н, ПІОНЕР-Н-МІНІ, RETRO mini, RETRO masters, 4-T.

**ГРУПА «Ротакс»:**

Відповідно до Технічних вимог до картів групи «РОТАКС», які **затвержені КАС ФАУ**.

**ГРУПА «Хобі-корт»:**

Відповідно до Додатку до технічних вимог.

**ІІІ. ГРУПА 2****1. КЛАС «KZ-2»**

- 1.1. Вимоги до класу відповідно до технічних вимог CIK-FIA KARTING TECHNICAL REGULATIONS опублікованих на сайті CIK-FIA <https://www.fiakarting.com/page/technical-regulations>
- 1.2. До кінця 2026 року дозволено використовувати двигуни, карбюратори, глушники шуму впуску з омологацією яка закінчилась не більше ніж 10 роки тому.
- 1.3. **ОБОВ'ЯЗКОВЕ** використання переднього бампера, що змінює первісне положення у разі штовхання іншого карту згідно CIK-FIA (technical drawing No. 2.2, 2.2.1/ **розділ V пункт 7 ТВ**).
- 1.4. Шини: відповідно Регламенту змагання.
- 1.5. Дозволено використання захисту глушника шуму впуску.
- 1.6. Мінімальна вага карта – 175 кг.
- 1.7. Вік пілотів – 15 та старші. **Вік наступає на протязі 2026 року**.
- 1.8. При виникненні розбіжностей у трактуванні, керуватись оригіналом технічних вимог CIK-FIA.

**2. КЛАС «ОК»**

- 2.1. Вимоги до класу відповідно до технічних вимог CIK-FIA KARTING TECHNICAL REGULATIONS опублікованих на сайті CIK-FIA <https://www.fiakarting.com/page/technical-regulations>
- 2.2. До кінця 2026 року дозволено використовувати двигуни з омологацією яка закінчилась не більше ніж 5 роки тому.
- 2.3. **ОБОВ'ЯЗКОВЕ** використання переднього бампера, що змінює первісне положення у разі штовхання іншого карту згідно CIK-FIA (technical drawing No. 2.2, 2.2.1/ **розділ V пункт 7 ТВ**).
- 2.4. У класі «ОК» також дозволено використання двигунів інших виробників об'ємом 125 см<sup>3</sup> без коробки передач.
- 2.5. В класі «ОК» буде використовуватись наступна мінімальної ваги (включаючи вагу пілота):  
ОК – 160 кг;  
інші двигуни – 155 кг.
- 2.6. Система запалювання повинна бути цифрового типу, непрограмована, з вбудованим обмежувачем обертів: 16000 грт максимум.
- 2.7. Дозволено використання захисту глушника шуму впуску

- 2.8. При виникненні розбіжностей у трактуванні керуватись оригіналом технічних вимог СІК–FIA.
- 2.9. Шини: відповідно Регламенту змагання.
- 2.10. Вік пілотів – 14 та старші. Ліцензія КС, Д0 та ІТЕ, ІТF. Вік наступає на протязі 2026 року.
3. **КЛАС «ОК–N»**
- 3.1. Вимоги до класу відповідно до технічних вимог СІК-FIA KARTING TECHNICAL REGULATIONS опублікованих на сайті СІК-FIA <https://www.fiakarting.com/page/technical-regulations>
- 3.2. **ОБОВ'ЯЗКОВЕ** використання переднього бампера, що змінює первісне положення у разі штовхання іншого карту згідно СІК–FIA (technical drawing No. 2.2, 2.2.1/ **розділ V пункт 7 ТВ**).
- 3.3. Система запалювання повинна бути цифрового типу, непрограмована, з вбудованим обмежувачем обертів: 15000 грт максимум.
- 3.4. Карбюратор типу «метелик», діаметр дифузору 24мм, омологований для класу ОК-N.
- 3.5. Мінімальна вага з пілотом – 155 кг, мінімальна вага карт (без палива) – 70 кг.
- 3.6. Шини: відповідно Регламенту змагання.
- 3.7. При виникненні розбіжностей у трактуванні керуватись оригіналом технічних вимог СІК–FIA.
- 3.8. Вік пілотів – 14 та старші. Ліцензія КС, Д0 та ІТЕ, ІТF. Вік наступає на протязі 2026 року.
4. **КЛАС «ОК JUNIOR»**
- 4.1. Вимоги до класу відповідно до технічних вимог СІК-FIA KARTING TECHNICAL REGULATIONS опублікованих на сайті СІК-FIA <https://www.fiakarting.com/page/technical-regulations>
- 4.2. Дозволено використовувати двигуни з омологацією яка закінчилась не більше ніж 4 роки тому.
- 4.3. **ОБОВ'ЯЗКОВЕ** використання переднього бампера, що змінює первісне положення у разі штовхання іншого карту згідно СІК–FIA (technical drawing No. 2.2, 2.2.1/ **розділ V пункт 7 ТВ**).
- 4.4. У класі «ОК junior» також дозволено використання двигунів інших виробників об'ємом 125 см<sup>3</sup> без коробки передач.
- 4.5. Мінімальна вага з пілотом – 140 кг, мінімальна вага карт (без палива) – 70 кг.
- 4.6. Шини: відповідно Регламенту змагання.
- 4.7. Дозволено використання захисту глушника шуму впуску
- 4.8. При виникненні розбіжностей у трактуванні керуватись оригіналом технічних вимог СІК–FIA.
- 4.9. Вік пілотів – 12–14 років **включно**. Ліцензія КЮ, КС та ІТG, ІТЕ. Вік наступає на протязі 2026 року.
5. **КЛАС «ОК-N JUNIOR»**
- 5.1. Вимоги до класу відповідно до пункту 3 – КЛАС «ОК-N».
- 5.2. **ОБОВ'ЯЗКОВЕ** використання обмежувача вихлопу ОК-N JUNIOR, описаного в TECHNICAL DRAWING №. 2.11 СІК–FIA. [https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2023-02/TD%202.11 Exhaust%20restrictor%20OK-N%20Junior.pdf](https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2023-02/TD%202.11%20Exhaust%20restrictor%20OK-N%20Junior.pdf)
- 5.3. **ОБОВ'ЯЗКОВЕ** використання переднього бампера, що змінює первісне положення у разі штовхання іншого карту згідно СІК–FIA (technical drawing No. 2.2, 2.2.1/ **розділ V пункт 7 ТВ**).
- 5.4. Система запалювання повинна бути цифрового типу, непрограмована, з вбудованим обмежувачем обертів: 15000 грт максимум.

- 5.5. Мінімальна вага з пілотом – 145 кг, мінімальна вага карт (без палива) – 70 кг.
- 5.6. Шини: відповідно Регламенту змагання.
- 5.7. При виникненні розбіжностей у трактуванні керуватись оригіналом технічних вимог CIK-FIA.
- 5.8. Вік пілотів – **11 (повних) років**-14 років включно. **Ліцензія КД, КЮ та ITG.**

#### IV. ГРУПА 3

##### 1. КЛАС «MINI GR3»

- 1.1. Вимоги до класу відповідно до технічних вимог CIK-FIA KARTING TECHNICAL REGULATIONS опублікованих на сайті CIK-FIA  
<https://www.fiakarting.com/page/technical-regulations>
- 1.2. Обов'язкове використання системи запалювання згідно технічних вимог CIK-FIA.
- 1.3. Обов'язкове використання глушника шуму впуску омологованого CIK-FIA для класу MINI з одним отвором максимального діаметру 23 мм. Дозволено обрізати резинову частину з одного боку, згідно технічних вимог CIK-FIA.
- 1.4. Передаточне співвідношення (зірки) згідно технічних вимог CIK-FIA.
- 1.5. Шасі згідно омологації CIK-FIA: база 950 (±5мм) мм;
- 1.6. Максимальна ширина карта по зовнішнім сторонам задніх коліс 1100 мм, для дощових умов згідно CIK-FIA (technical drawing No. 3.1a)  
<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2024-01/TD%203.1a%20-%20Bodywork%20Group%203.pdf>
- 1.7. Ширина заднього диска 140 мм (-0,1мм/+10мм).
- 1.8. Обов'язкове застосування переднього бампера, бічних коробів, пластикового заднього відбійника згідно CIK-FIA.
- 1.9. **ОБОВ'ЯЗКОВЕ** використання переднього бампера, що змінює первісне положення у разі штовхання іншого карту згідно CIK-FIA (technical drawing No. 3.2, 3.2.1 / **розділ V пункт 7 ТВ**)
- 1.10. Шини: відповідно Регламенту змагання.
- 1.11. Дозволено використання захисту глушника шуму впуску.
- 1.12. Крок ланки ланцюга виключно 219, згідно CIK-FIA TECHNICAL REGULATIONS.
- 1.13. Мінімальна вага карта (включаючи вагу пілота) – 110 кг.
- 1.14. Вік пілотів – 8-13 років **включно**. **Ліцензія КД. Вік наступає на протязі 2026 року**

##### 2. КЛАС «60 mini»

- 2.1. До змагань допускаються двигуни на які **ЗАКІНЧЕНА** дія омологації **та двигуни ТМ MINI 2 (омологація №041-EM-51) та LKE R15 (омологація №033-EM-66).**
- 2.2. Максимальний робочий об'єм циліндра – 60 см<sup>3</sup>.
- 2.3. Допускаються двигуни розміри та параметри яких повністю відповідають омологаційним картам.
- 2.4. Вимір кутових параметрів циліндра двигунів проводиться електронним фазоміром з роздільною здатністю не більше 0,1 од., без допусків. Процедура описана в CIK-FIA TECHNICAL REGULATIONS APPENDIX 3a.
- 2.5. Мінімальний об'єм камери згоряння – 6,8 см<sup>3</sup>. Процедура обміру мінімального об'єму камери згоряння – CIK-FIA (APPENDICES TO THE TECHNICAL REGULATIONS No. 1/ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 4).  
[https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2020-01/Web\\_RT\\_Appendix%201.pdf](https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2020-01/Web_RT_Appendix%201.pdf)
- 2.6. Карбюратор виключно DELLORTO PHBG18 BS (максимальний діаметр 18 мм).  
<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/homologated/Hom.Forms%20EN-CA-SE-SI%20%282019-2021%29/Dellorto/Dell%27Orto%20054-CA-55-ER01%20%28Full%29.pdf>

- 2.7. Муфта зчеплення повинна включатися до 3500 об./хв колінчатого валу (пілот повинен знаходитися за кермом).
  - 2.8. Обов'язкове використання глушника шуму впуску омоологованого CIK-FIA (дійсна або закінчена дія) з одним отвором максимального діаметру 23 мм. Дозволено обрізати резинову частину з одного боку, згідно технічних вимог CIK-FIA.
  - 2.9. Вихлопна система згідно CIK-FIA TECHNICAL DRAWING No. 3.6.  
<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2022-02/TD%203.6%20-%20Specific%20monotype%20exhaust%20-%20Group%203.pdf>
  - 2.10. Обов'язкове використання системи запалювання з обмежувачем числа обертів 14000 об./хв. цифрового типу, непрограмована.
  - 2.11. Передаточне співвідношення (зірки): 11 – передня, 84 – Тернопіль, 79 – Полтава, Київ, Кам'янське.
  - 2.12. Шасі згідно омоологації CIK-FIA: база 950 (±5мм) мм;
  - 2.13. Максимальна ширина карта по зовнішнім сторонам задніх коліс 1100 мм. Для дощових умов згідно CIK-FIA (technical drawing No. 3.1a)  
<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2024-01/TD%203.1a%20-%20Bodywork%20Group%203.pdf>
  - 2.14. Ширина заднього диска 140 мм (-0,1 мм/+10 мм)
  - 2.15. Обов'язкове застосування переднього бампера, бічних коробів, пластикового заднього відбійника згідно CIK-FIA.
  - 2.16. **ОБОВ'ЯЗКОВЕ** використання переднього бампера, що змінює первісне положення у разі штовхання іншого карту згідно CIK-FIA (technical drawing No. 3.2, 3.2.1 / **розділ V пункт 7 ТВ**)
  - 2.17. Дозволено використання захисту глушника шуму впуску.
  - 2.18. Ланцюг виключно типу 219, згідно CIK-FIA TECHNICAL REGULATIONS ARTICLE 10.
  - 2.19. Шини: відповідно Регламенту змагання.
  - 2.20. Мінімальна вага карта (включаючи вагу пілота) – 110 кг.
  - 2.21. Вік пілотів – 8-13 років **включно**. Ліцензія КД. Вік настає на протязі 2026 року.
- 3. КЛАС «60 baby»**
- 3.1. Двигуни повинні відповідати вимогам, що передбачені для класу 60 mini.
  - 3.2. Карбюратор DELLORTO PHBN 14 MS.
    - 3.2.1. Максимальний діаметр впускного дифузору 14 мм.
    - 3.2.2. Голка з маркуванням «A11».
    - 3.2.3. Стовп з маркуванням «ga 212».
    - 3.2.4. Заслінка з маркуванням «40».
    - 3.2.5. Жиклер малий з маркуванням «38»
    - 3.2.6. Емульсійна трубка з маркуванням «50»
    - 3.2.7. Головний жиклер – вільний.
  - 3.3. Обов'язкове використання системи запалювання Selettra з обмежувачем числа обертів 11000 об./хв. (централіна Selettra) блакитного кольору. Для двигунів ТМ MINI 2 (омологація №041-EM-51) та LKE R15 (омологація №033-EM-66) обов'язкова заміна системи запалення, під Selettra з обмежувачем числа обертів (централіна Selettra). цифрового типу, непрограмована.
  - 3.4. Дозволено використання котушки системи запалення інтегрованого типу Selettra з обмежувачем числа обертів 11000 об./хв.
  - 3.5. Передаточне відношення (зірки): 11 – передня, 80 – задня Полтава, Кам'янське, Київ, 82 – задня Тернопіль.
  - 3.6. Шасі згідно омоологації CIK-FIA: повинні відповідати вимогам, що передбачені для класу «60 mini»
  - 3.7. Ширина заднього диска 140 мм (-0,1 мм/+10 мм)

- 3.8. Обов'язкове застосування переднього бампера, бічних коробів, пластикового заднього відбійника згідно СІК–FIA.
- 3.9. **ОБОВ'ЯЗКОВЕ** використання переднього бампера, що змінює первісне положення у разі штовхання іншого карту згідно СІК–FIA (technical drawing No. 3.2, 3.2.1 / **розділ V пункт 7 ТВ**)
- 3.10. Обов'язкове використання глушника шуму впуску омологованого СІК–FIA (дійсна або закінчена дія) з одним отвором максимального діаметру 23 мм. Дозволено обрізати резинову частину з одного боку, згідно технічних вимог СІК–FIA.
- 3.11. Дозволено використання захисту глушника шуму впуску.
- 3.12. Крок ланки ланцюга виключно 219, згідно СІК–FIA 10.16.
- 3.13. Шини: відповідно Регламенту змагання.
- 3.14. Мінімальна вага карта (включаючи вагу пілота) – 100 кг.
- 3.15. Вік пілотів – 6-9 років **включно Ліцензія КД. Вік наступає на протязі 2026 року.** (Допускаються Водії віком 10 років, у випадку якщо вони приймають участь у змаганнях перший сезон, мають першу ліцензію Водія, та отримали дозвіл Комітету Картиingu).

#### **ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 18. ПУНКТ 13.**

#### **4. КЛАС «COMER MICRO»**

- 4.1. Технічні вимоги дивитись в **Додатку № 13.**
- 4.2. **Двигуни COMER C50 згідно із РЕЄСТРАЦІЙНОЮ ФОРМОЮ ДВИГУНА ДЛЯ КАРТА 01/UA/25.**
- 4.3. **Ланцюг виключно типу 219.**
- 4.4. **Обов'язкове використання передньої (моторної) зірочки 10, задньої 90.**
- 4.5. Шини: відповідно Регламенту змагання.
- 4.6. **Мінімальна вага карта (включаючи вагу пілота) — 70 кг.**
- 4.7. **Вік пілотів — 4-7 років включно.**

### **V. ЗАГАЛЬНІ ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО ГОНОЧНИХ АВТОМОБІЛІВ "КАРТ"**

1. **Заборонено використання системи впрыску палива, системи наддуву та титану.**
2. **ОСНОВНІ РОЗМІРИ КАРТА:**
  - 2.1. **База:**
    - 2.1.1. для класів «COMER MICRO» – 700-880 мм;
    - 2.1.2. для класів: MINI GR3, 60 mini, 60 baby, 125National Mini, 125National Micro, Vortex Mini Rok, Vortex Baby Rok – 950 мм;
    - 2.1.3. для класів: National Shifter, 125National 32+, 125National, 125National-Junior, 4T – 1040 мм;
    - 2.1.4. Для класів ПІОНЕР-Н, ПІОНЕР-Н-МІНІ – 900-1010 мм, рекомендовано 950мм.
    - 2.1.5. Для міжнародних класів – згідно вимог СІК–FIA;
    - 2.1.6. Довжина не більше – 1820 мм (без переднього коробу);
    - 2.1.7. У сухій конфігурації ширина не більше – 1400 мм;
    - 2.1.8. У сухій конфігурації ширина для дитячих класів – не більше 1100 мм;
    - 2.1.9. Колія не менша 2/3 використовуваної бази;
    - 2.1.10. Висота від землі не більш 650 мм (без сидіння).
  - 2.2. Жодна частина карту в будь-якому положенні (крім переднього коробу), не повинна виходити за межі периметру, що створений переднім та заднім відбійниками, а також зовнішніми сторонами коліс (передні колеса при цьому повинні знаходитись в положенні, що відповідає прямолінійному руху) на висоті їх осей.
  - 2.3. **Шасі:**

- 2.3.1. Шасі KZ-2, ОК, ОК-N, ОК Junior, ОК-N JUNIOR, MINI GR3 – повинні мати відповідну омологацію СІК-FIA.
- 2.3.2. У групі 3 рекомендовано використовувати шасі, що має омологацію СІК-FIA або реєстрацію ФАУ.
- 2.3.3. Саморобне шасі повинно пройти реєстрацію в ФАУ з пред'явленням креслень та розрахункової документації.

**2.4. Рама:**

- 2.4.1. Рама є основним несучим елементом карта. вона повинна мати достатню міцність, щоб сприймати навантаження, які виникають в процесі руху карта.
- 2.4.2. Рама повинна являти собою суцільну (зварну) конструкцію з сталевих безшовних труб. Матеріал повинен бути магнітним.
- 2.4.3. Всі вузли та агрегати карта повинні кріпитися до рами.
- 2.4.4. До шасі дозволяється прикріплювати захисні елементи зліва, справа і попереду. Єдиний дозволений матеріал – пластик. Встановлення та знос повинні задовольнити перевіряючих спортивних комісарів.

**2.5. Полик:**

- 2.5.1. Обов'язково повинний бути полик, зроблений із твердого матеріалу, що простирається тільки від центральної поперечини рами до переду карта.
- 2.5.2. Він повинен бути збоку обрамлений чи трубою чи оправою, що перешкоджає ногам водія сковзати з нього.
- 2.5.3. Якщо полик перфоровано, отвори не повинні мати діаметр більше ніж 10 мм, і розташовуватись на відстані до чотирьох їх діаметрів як мінімум.
- 2.5.4. Допускається один отвір з максимальним діаметром 35мм в єдиному місці для доступу до рульової колонки

**2.6. Задній вал:**

- 2.6.1. Задній вал повинен бути з магнітного матеріалу.
- 2.6.2. Максимальний зовнішній діаметр 50 мм. Для картів груп 1 та 2 задній вал повинен мати однаковий зовнішній діаметр по всій довжині.
- 2.6.3. Якщо задній вал вироблено порожнистим, тоді для картів всіх груп стінка валу повинна бути однакової товщини по всій довжині (виключення складають місця шпоночних пазів). Мінімальна товщина повинна відповідати значенням, що наведені нижче у таблиці:

| Зовнішній діаметр валу, (мм) | Мінімальна товщина стінки валу, (мм) | Зовнішній діаметр валу, (мм) | Мінімальна товщина стінки валу, (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                           | Суцільний вал                        |
| 40                           | 2,9                                  | 27                           | Суцільний вал                        |
| 39                           | 3,0                                  | 26                           | Суцільний вал                        |
| 38                           | 3,2                                  | 25                           | Суцільний вал                        |

- 2.6.4. У класі «COMER MICRO» дозволяються порожнисті вали.

**3. КОНСТРУКЦІЯ КУЗОВА**

- 3.1. Застосування кузова для всіх категорій картів для змагань на коротких трасах обов'язкова.
  - 3.2. Для всіх категорій картів кузов складається обов'язково з двох бічних коробів, із переднього бампера, із фронтального щита, і заднього відбійника.
4. КУЗОВ
- 4.1. Кузов повинен бути омологований CIK-FIA, Ніякий елемент кузова не може бути використаним, як паливний бак та для кріплення баласту.
  - 4.2. Ніякий виріз елементів кузовів не дозволений, крім тих, що передбачені заводом виробником, та для застосування зовнішнього стартера.
  - 4.3. Кузов не повинен мати ніяких тимчасових елементів та гострих кутів. Мінімальний радіус будь-яких кутів – 5 мм.
5. МАТЕРІАЛИ
- 5.1. ~~Неметалевий: Kevlar®-скловолокно заборонені.~~
  - 5.2. В усіх категоріях, якщо мова йдеться про пластмасу, вона не повинна ламатись і не повинна утворювати гострих кутів у випадку зламу.
6. БІЧНІ КОРОБИ
- 6.1. Короби не повинні ні в який момент бути розташованими вище площини, що проходить через верх передніх і задніх шин, і зовні площини, що проходить зовні передніх і задніх коліс (передні колеса спрямовані прямо).
  - 6.2. Короби не можуть бути віддаленими більш ніж 40 мм (30 мм) від вертикальної площини, що проходить через зовнішні сторони передніх і задніх коліс (передні колеса спрямовані прямо), повинні мати дорожній просвіт у 25 мм мінімум і 60 мм максимально. У випадку «дощової гонки», бічні короби не повинні бути розташованими за планом, що проходить через зовнішній край задніх коліс (дивись **Додаток №11**).
  - 6.3. Поверхня бічних коробів повинна бути рівною і гладкою; вона не повинна мати отвори чи вирізи крім тих, що необхідні для їх кріплення та отвору для зовнішнього стартера.
  - 6.4. Проміжок між передньою частиною бічного короба і передніми колесами: 150 мм максимально.
  - 6.5. Проміжок між задньою частиною бічного короба і задніми колесами: 60 мм. максимально.
  - 6.6. Ніяка частина бокового короба не може покрити будь-яку частину пілота, що сидить у його нормальному положенні для керування.
  - 6.7. Бічні короби не повинні перекривати раму, якщо дивитись знизу.
  - 6.8. Їх зовнішня сторона повинна бути вертикальною ( $\pm 5^\circ$  стосовно теоретичної вертикальної площини) з висотою 100 мм мінімум і довжиною 400 мм мінімум, виміряною на рівні дорожнього просвіту.
  - 6.9. Короби не повинні затримувати воду, чи гравій, чи будь-яку іншу субстанцію.
  - 6.10. Вони повинні жорстко кріпитись до бокових відбійників.
  - 6.11. На їх зовнішній вертикальній площі ближче до задніх коліс повинне бути місце, передбачене для стартових номерів.
7. ПЕРЕДНІЙ БАМПЕР
- 7.1. Ні в який момент він не повинен бути розташованим вище площини, що проходить через верх передніх коліс;
  - 7.2. Він не повинен мати гострих країв;
  - 7.3. Він повинен мати ширину мінімум 1000 мм для міжнародних класів, по максимуму дорівнювати зовнішній ширині передніх коліс.
  - 7.4. Максимальна відстань між передніми колесами і задньою частиною обтікача: 150 мм
  - 7.5. Виступ вперед: 650 мм максимально.

- 7.6. Передній бампер не повинен затримувати воду, чи гравій чи будь-яку іншу субстанцію.
- 7.7. Застосування переднього бамперу, що змінює первісне положення у разі штовхання іншого карту, дивись:

Група 2:

<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2022-02/TD%202.2%20-%20Front%20fairing%20mounting%20kit%20-%20Groups%201%20%26%202.pdf>

та

<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2024-01/TD%202.2.1.pdf>

Група 3:

<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2022-02/TD%203.2%20-%20Bodywork%20-%20Group%203.pdf>

та

<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2022-02/TD%203.2.1%20-%20Correct%20installation%20of%20the%20%20E2%80%9CFront%20Fairing%20%20%20%20%20Groupe%203%201.pdf>

або в Додатку 9. **ОБОВ'ЯЗКОВО** для ВСІХ класів, окрім: **COMER MICRO.**

## 8. ФРОНТАЛЬНА ПАНЕЛЬ

- 8.1. Фронтальна панель не повинна бути розташована вище горизонтальної площини, що проходить через верх керма.
- 8.2. Фронтальна панель повинна залишити простір принаймні 50 мм із кермом і не повинна виступати за передній обтікач.
- 8.3. Фронтальна панель не повинна ускладнювати нормальне функціонування педалей, покривати будь-яку частину ніг пілота в нормальній його посадці.
- 8.4. Ширина нагорі 250 мм мінімум.
- 8.5. Фронтальна панель повинна жорстко кріпитись до передньої частини рами - прямо чи побічно.
- 8.6. Нагорі, фронтальна панель повинна жорстко кріпитись до підтримки колонки керма однієї чи декількома незалежними планками.
- 8.7. На фронтальній панелі повинне бути передбачене місце для стартових номерів.

## 9. ВІДБІЙНИКИ

- 9.1. Обов'язкові передній, задній та бокові відбійники.
- 9.2. Для картів групи 2 вони мають бути визнані з конструкціями кузова (TECHNICAL DRAWING No.2.0 CIK-FIA).

<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2022-02/TD%202.0%20-%20Bumpers%20for%20short%20circuits%20-%20Groups%201%20%26%202.pdf>

- 9.3. Для картів групи 3 вони мають бути визнані з конструкціями кузова (TECHNICAL DRAWING No.3.0 CIK-FIA).

<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2022-02/TD%203.0%20-%20Bumpers%20-%20Group%203.pdf>

- 9.4. Відбійники повинні бути виготовлені з магнітного матеріалу. Обов'язковий задній пластиковий відбійник, омологований CIK-FIA.
- 9.5. Передній відбійники виготовляється з двох труб мінімальним діаметром 15мм. і 20мм., які встановлюються над і перед переднім елементом шасі і кріпляться двома затискачами ,які передбачені виробником для кріплення переднього бампера. - Висота від поверхні землі – не менше 200 мм. (Додаток 11)

## 10. АЕРОДИНАМІЧНІ ПРИСТРОЇ

- 10.1. Забороняється встановлювати на двигуні будь-які додаткові елементи (щитки, закрилки, обтікачі тощо), які організують та (або) спрямовують зустрічний повітряний потік повітря з метою охолодження двигуна.

## 11. БАЛАСТ

- 11.1. Баласт може бути включений до частин карту або встановлюватись додатково у вигляді суцільних блоків. В разі використання блоків баласту обов'язкове

його жорстке кріплення на рамі або зовнішній стороні сидіння мінімум 2 болтами мінімальним діаметром 6 мм. Виступання кінців болтів над шайбою з гайкою(ми) (самоконтрящимися) повинне бути мінімальне.

**11.2.** Забороняється розташовувати баласт на тілі або екіпіруванні водія.

**11.3.** Один блок баласту не повинен бути більшим 5 кг.

**11.4.** Один блок не більше 2 х частин.

## **12. ТРАНСМІСІЯ**

**12.1.** Повинна завжди бути на задні колеса. Метод вільний, але будь-який тип диференціалу заборонено, як на вісь, колесо, чи втулку чи будь-якими іншими засобами.

**12.2.** Будь-який пристрій для змащення ланцюга забороняється, крім системи, дозволеної CIK-FIA.

## **13. ЗАХИСТ ЛАНЦЮГА**

**13.1.** У всіх класах (крім класів із коробкою передач) має бути встановлений ефективний захист верхньої та бокових сторін ланцюга й зірок (передньої та задньої) щонайменше до рівня задньої осі із задньою зіркою.

**13.2.** На двигунах, в яких ведуча зірочка розміщена із зовнішнього боку, зірочка повинна мати захист заводу-виробника або виконаний згідно попереднього пункту. На двигунах, в яких ведуча зірочка розміщена з внутрішнього боку, захист зірочки забезпечується захисною стрічкою зверху.

**13.3.** Для груп 2 і 3 (окрім класу COMER MICRO) зірочка задньої осі може бути закрита дисками захисту ланцюга. Вони повинні бути виготовлені з пластику або композитного матеріалу.

## **14. ПІДВІСКА**

**14.1.** Всі пружні або підвісні пристрої підвіски заборонені.

**14.2.** Гідравлічні, пневматичні чи механічні пристрої підвіски забороняються на усьому карті.

## **15. ГАЛЬМА**

**15.1.** Гальма повинні бути омоологовані CIK-FIA (для групи 3 - рекомендовано).

**15.2.** Гальма для юнацьких і дорослих класів катів повинні бути з гідравлічним приводом, для дитячих класів «COMER MICRO» рекомендовано.

**15.3.** Гальмівна тяга (зв'язок між педаллю і головним гальмівним циліндром(-ми)) повинна бути продубльовано тросом (мінімальним діаметром 1.8 мм і блокований кабельною кліпсою плоского типу).

**15.4.** Для категорій без коробки передач, гальма повинні діяти на обидва задні колеса одночасно. Для категорій з коробкою передач, вони повинні діяти на всі чотири колеса і повинні мати незалежні (передню і задню) приводні системи. Якщо одна із систем відмовляє, інша повинна гарантувати гальмування на двох передніх чи задніх колесах.

**15.5.** Для усіх безкоробочних класів забороняється застосування передніх гальм з ручним приводом, якщо це не обумовлено додатково.

**15.6.** Карбонові гальмівні диски забороняються.

## **16. КЕРУВАННЯ**

**16.1.** Потрібно керувати кермовим колесом, яке є суцільним колом. Верхня, нижня 1/3 кола може бути прямою чи іншого радіусу до іншої частини колеса. Будь-який пристрій, установлений на кермовому колесі не повинен виступати на більше ніж 30мм від лицевої площини кермового колеса і не повинен мати гострих країв.

**16.2.** Рульова колонка повинна мати діаметр 20 мм, та мінімальну товщину стінки 1.8 мм.

**16.3.** Для всіх класів катів рульова колонка має бути виготовлена з магнітного матеріалу.

**16.4.** Гнучкі засоби керування, такі як кабель чи ланцюг, забороняються.

**16.5.** Усі частини керування повинні мати системи фіксації, що надають максимальну безпеку (шплінти або самофіксуючі гайки).

## 17. СИДІННЯ

**17.1.** Сидіння водія повинне бути промислового виробництва, або саморобне, сертифіковане ФАУ.

**17.2.** Сидіння повинні включати металеві чи пластикові підсилювачі в усіх місцях кріплення між підтримками сидіння і сидінням. Ці підсилювачі (пластини) повинні мати мінімальну товщину 1,5 мм., мінімальну площу 13 см<sup>2</sup>. або мінімальний діаметр 40 мм.

**17.3.** При кріпленні баласту обов'язково повинні бути допоміжні пластини або шайби. Вони повинні бути товщиною мінімум 1,0 мм та 20 мм в діаметрі.

## 18. ПЕДАЛІ

**18.1.** Педалі у будь-якому положенні не повинні висуватися за межі переднього відбійника. Педалі гальма повинні бути розміщені перед головним циліндром.

**18.2.** Дозволено безпечне встановлення тросу між педалями акселератору та гальм, для того щоб пілот не міг натискати дві педалі одночасно.

## 19. АКСЕЛЕРАТОР

**19.1.** Акселератор повинен керуватися педаллю, обладнаною пружиною повернення.

**19.2.** Обов'язковий механічний зв'язок між педаллю і карбюратором.

## 20. ДВИГУН

**20.1.** Під двигуном мається на увазі силова установка, яка призводить до руху карт і складається з кривошипно-шатунного та газорозподільчого механізмів, та коробки передач якщо вона визначена класифікацією. Двотактні двигуни в залежності від типу системи газорозподілу на впуску розподіляються на: двигуни з поршневим газорозподілом, двигуни з повнопоточним "пелюстковим" клапаном та двигуни із золотниковим газорозподілом.

**20.2.** Для шатуна та колінчастого валу обов'язкове застосування магнітного матеріалу.

**20.3.** Двигун повинен мати номер, який реєструється в акті технічного огляду.

**20.4.** В Чемпіонаті, Кубку, Трофеї України заборонено використання двигунів, які не включені до даного документу або які не мають омологації СІК-FIA.

**20.5.** Двигун повинен мати заздалегідь передбачені місця (отвори) для пломбування основних його частин (головки циліндру, циліндр, карбюратор, кришки балансуєчого валу та глушника випуску).

## 21. СТАРТОВІ НОМЕРИ

**21.1.** Розміри стартових номерів відповідно до рекомендації виробника шасі.

**21.2.** Для всіх класів фон жовтий, цифри чорні.

**21.3.** Стартові номери по класам розподіляються наступним чином:

|  |         |
|--|---------|
| COMER MICRO  | 1-99    |
| 60 Baby, Rotax Micro   | 100-199 |
| Vortex Baby Rok, 125National Micro                                 | 200-299 |
| MINI GR3, 60 Mini, Rotax Mini                                      | 300-399 |
| Vortex Mini rok, 125National Mini, ПІОНЕР-Н,                       | 400-499 |
| OK Junior, OK-N JUNIOR, Rotax-Junior, 125National-Junior           | 500-599 |
| OK, OK-N, Rotax senior, Rotax Master, 125National, 125National 32+ | 600-699 |
| DD2, DD2 Master  | 700-799 |
| 4T   | 800-899 |
| KZ-2, National Shifter   | 900-999 |

## 22. ДИСКИ ТА ШИНИ

**22.1.** Тип та виробник шин обумовлено в Регламенті змагання.

- 22.2.** Колеса можуть встановлюватися за допомогою ступиць. Передня ступиця повинна встановлюватись тільки на підшипниках кочення та надійно кріпитися.
- 22.3.** Коли водій знаходиться за кермом, то з полотном дороги повинні взаємодіяти тільки шини.
- 22.4.** Колеса повинні бути надійно закріплені самоблокуючими гайками або контргайками. При умові реєстрації CIK-FIA допускається кріплення колес болтами або спеціальними гайками.
- 22.5.** Заборонено: сторонній нагрів шин, зміна заводського малюнка протекторів та нанесення протекторів іншим методом, а також зміна фізико – механічних характеристик, використання засобів протиковзання, відновлювання шин будь-яким методом.
- 22.6.** Посадочний діаметр диска колеса – 5 дюймів. Максимальний діаметр переднього комплектного колеса – 280 мм, заднього – 300 мм;
- 22.7.** Максимальна ширина комплектного колеса :
- дорослих та юнацьких класів: переднього – 135 мм., заднього – 215 мм.;
  - дитячих класів: переднього колеса – 135 мм, заднього – 155 мм.
- 22.8.** Для змагань в дощ ширина дисків не обумовлюється.
- 22.9.** Диски колес повинні відповідати вимогам стандарту CIK-FIA. В разі використання дисків без утримуючого бурта (хампа) або якщо висота бурта (хампа) менше 1мм, рекомендується щоб диск з зовнішньої сторони мав мінімум 3 фіксатори, з метою запобігання розбортування шини.
- 22.10.** Під час змагань, що проходять у суху погоду, повинні застосовуватись шини типу "слік". На змаганнях, які проходять під час дощу повинні застосовуватись спеціальні дощові шини.
- 22.11.** Під комплектом шин слід розуміти: 2 передні та 2 задні шини. Комплект має складатися з шин одного виробника, однієї марки, складу та типу ("слік", "дощ"). На одній осі повинні бути шини одного розміру. Заборонено використання чотирьох шин одного розміру, крім випадків, коли це передбачено окремо.
- 22.12.** Забороняється застосування систем автоматичного регулювання тиску в колесах.
- 22.13.** На змаганнях, де є обов'язковим використання нових шин у офіційних заїздах, проведення та процедура жеребкування шин вказується у Регламенті Змагань.
- 23. ПАЛИВНА СИСТЕМА**
- 23.1.** Паливний бак повинен мати заводське кріплення.
- 23.2.** Встановлювати швидкозйомне кріплення баку для міжнародних класів – обов'язково, для решти класів – згідно з Регламентом. Отвір подачі та повернення палива в бак діаметром не більш 5 мм. Підтікання палива недопустиме. Максимальна місткість баку – 10 літрів.
- 23.3.** Паливні магістралі виконуються гнучкими і забороняється їх розташування на сидінні водія.
- 23.4.** Подання палива із баку до карбюратора повинно здійснюватися тільки під атмосферним тиском у паливному баку.
- 23.5.** На шасі повинні бути встановлені мастильний та паливо- вловлюючий бачки, що попереджують викид на трасу мастила або палива через вентиляційні отвори коробки передач або паливного баку та карбюратора.
- 24. ПАЛИВО ТА ОКИСЛЮВАЧ**
- 24.1.** В якості палива дозволяється застосування тільки суміші торгівельних сортів бензину з октановим числом не більше 98 одиниць та торгівельних сортів мастила. Всілякі добавки до паливної суміші заборонено. Будь-яке порушення веде до вилучення зі змагань рішенням КСК.

- 24.2.** В якості окислювача в двигун повинно подаватися тільки повітря з атмосфери.
- 24.3.** Контроль паливної суміші здійснюється за методикою, яка вказана в додатку №2, або приладом «Digatron», а також за методикою, що рекомендована СІК–FIA. Регламентом може встановлюватись обов'язкове використання водіями єдиного (моно) бензину або загальна заправка на визначеному змаганні. Це рішення може стосуватись усіх або тільки окремих водіїв та під час виготовлення, використання паливної суміші, яка дотримується процедури, що визначена СІК–FIA. З метою запобігання негативному результату під час контролю палива, дозволено використовувати тільки мастила, що допущені СІК–FIA.
- 25. СИСТЕМА ВПУСКУ**
- 25.1.** В усіх класах обов'язкове (якщо про це не зазначено окремо) використання омологованих СІК–FIA глушників шуму впуску.
- 25.2.** Для класів KZ–2, National Shifter діаметр впускних трубок повинен бути максимум 30мм.
- 25.3.** Глушник впуску, який може змінювати свій об'єм – заборонено.
- 25.4.** Для повітряних фільтрів без внутрішнього фільтруючого елементу дозволяється використання поролонового фільтруючого елемента, встановленого над впускними трубками.
- 25.5.** Обов'язкова герметичність впускного тракту.
- 26. СИСТЕМА ВИПУСКУ**
- 26.1.** Випуск вихлопних газів повинен здійснюватися позаду водія тільки через випускную систему, яка повинна розташовуватись на висоті не більше 450 мм від поверхні землі.
- 26.2.** Глушник, що не суміщений з випускною трубою, повинен бути встановлений перпендикулярно до напрямку руху.
- 26.3.** Для підвищення безпеки пілотів під час змагань дозволено у всіх класах картів посилення вихлопного патрубку і встановлення допоміжних елементів кріплення вихлопного патрубку.
- 26.4.** Дозволяється встановлювати датчики температури у вихлопне коліно, і використовувати протягом змагань.
- 26.5.** При виході з ладу випускної труби або при її втраті водій повинен залишити трасу. Якщо водій фінішує з цим порушенням, він дискваліфікується в даному заїзді за рішенням КСК.
- 26.6.** Випускна система повинна мати будь-який глушник, який знижує шум до рівня, що не перевищує 108 дБ/А, який вимірюється за методикою, що викладена у **Додатку №3.**
- 27. РАДІАТОРИ**
- 27.1.** Радіатор, що встановлений окремо від двигуна, повинен кріпитися до рами на відстані не більше ніж 55 см від задньої осі та не повинен торкатися сидіння, бокового короба, розташовуватися перед педалями та попереду заднього відбійника. Якщо радіатор розташований попереду сидіння водія, він повинен бути не ближче ніж 200 мм від поздовжньої осі карта.
- 28. СИСТЕМА ЗАПАЛЕННЯ – ТА СТАРТУ**
- 28.1.** Заборонені будь-які системи, які змінюють кут випередження запалення.
- 28.2.** Для всіх класів картів групи 2 системи запалення повинні бути омологовані СІК–FIA.
- 28.3.** Забороняється знімати будь які елементи системи електричного старту, якщо двигун оснащений такою системою.
- 28.4.** Акумулятор повинен бути розташований в межах периметра шасі, в місці розташованому з лівої сторони сидіння або за сидінням і механічно кріпитися до рами.

- 28.5. На вимогу КСК змагань, можлива заміна системи запалення або його частину в класах картів групи 2 та 3, на систему запалення або його частину в відповідності до Додаткового регламенту відповідного змагання.
29. ЕЛЕКТРОННІ СИСТЕМИ
- 29.1. Заборонено застосування будь-яких електронних систем, які здійснюють управління параметрами функціонування двигуна або карта під час заїздів.
- 29.2. Від часу початку контрольних заїздів на картах дозволено застосування систем, які враховують наступні параметри функціонування двигуна або карта: оберти колінчастого валу двигуна, час проходження кола (секундомір), показники 2-х температур двигуна, величини повздовжнє та бічного прискорень, швидкість 1-го колеса (встановлення 1-го датчика швидкості), 4х - датчиків температури коліс і навігації.
- 29.3. Датчик хронометражу повинен бути закріпленим на задній площині сидіння, не вище 200 мм. від полотна треку.
- 29.4. Заборонено застосування будь-яких систем телеметрії (Передача даних між картом, що рухається та стороннім об'єктом) під час змагань.
30. СИСТЕМА РІДИННОГО ОХОЛОДЖЕННЯ
- 30.1. Система рідинного охолодження двигуна повинна бути оригінальною та вмщувати у собі один одноконтурний радіатор та один односекційний рідинний насос. У деяких класах картів дозволяється використовувати два радіатори, якщо це явно дозволено (не заборонено) у технічних вимогах до цього класу.
- 30.2. Рідинні шланги повинні бути виконані із матеріалу, який має здатність витримувати високий тиск (10 Bar) та підвищену температуру (150°C).
- 30.3. Охолоджуюча рідина – **тільки вода (H<sub>2</sub>O)**.
- 30.4. Дозволено встановлювати термостат.
31. ВАЖІЛЬ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ – не повинен мати гострих кутів.

## VI. ТЕХНІЧНА РЕЄСТРАЦІЯ ТА АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ

1. Ніякий карт не може прийняти участь у змаганнях, якщо він не пройшов реєстрацію та технічний огляд (інспекцію). Надання карта на технічну комісію рівнозначно заяві про його відповідність технічним вимогам.
2. Екіпіровка Пілотів для участі в змаганнях по картингу викладені у Додатку 10 ТВ та Додатку 7 ПРАВИЛА ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ПРОВЕДЕННЯ ЗМАГАНЬ З КАРТИНГУ.
  - 2.1. Коміри безпеки **ОБОВ'ЯЗКОВІ** для використання пілотами класів картів молодшої вікової групи, для пілотів у класах картів старшої вікової групи (старші 13 років) – рекомендовано.
3. ТЕХНІЧНИЙ ОГЛЯД
  - 3.1. До технічного огляду (контролю) Водій зобов'язаний надати усе обладнання (шасі, двигуни, колеса) і екіпіровку (шолом, рукавиці, комбінезон, взуття та інше), які передбачаються до використання у даному змаганні, при цьому:
    - 3.1.1. чистий карт повністю підготовлений до змагань, із виконанням вимог безпеки, який відповідає цим Вимогам та критеріям реєстраційної карти;
    - 3.1.2. заповнену та підписану технічну карту;
    - 3.1.3. спортивне екіпірування.
  - 3.2. На кожні змагання Представник має право заявити на кожного Водія: два шасі та два двигуни, які повинні бути представлені на технічний огляд картів (якщо інше не передбачено Регламентом).
  - 3.3. Під час технічного огляду (інспекції) та адміністративних перевірок Представник зобов'язаний надати всі передбачені Регламентом документи, карт та Водія.
  - 3.4. Технічний комісар має право:

- 3.4.1. Провести технічний огляд карта в будь-який час змагань;
  - 3.4.2. За санкцією Колегії Спортивних Комісарів, вимагати від Представника провести поглиблений огляд двигуна, щоб переконатись у відповідності його заявленим параметрам (технічним розмірам);
  - 3.4.3. Вимагати від Представника надати йому необхідні деталі або докази, які вважає необхідними.
  - 3.5. Форма омологації (реєстрації, сертифікації) повинна мати дійсну печатку міжнародної або національної Федерації.
  - 3.6. Двигуни, шасі, шини та інше, повинні відповідати, а технічна комісія повинна ідентифікувати їх за зображенням (фото, креслення, розміри, т.п.) та у реєстраційній карті.
  - 3.7. Будь-який карт, що пройшов технічний огляд, але був розібраний або змінювався таким чином, що могло вплинути на безпеку, або його відповідність заявленим параметрам, повинен пройти повторний технічний огляд.
  - 3.8. Технічний комісар повинен виконати перевірки будь-якого карту, який став учасником аварії.
  - 3.9. Перевірка та технічний огляд повинні проводитись спеціально призначеними Офіційними особами. Тільки вони уповноважені надавати вказівки Водіям та Представникам.
  - 3.10. Технічна комісія повинна опубліковувати результати технічного огляду кожного карта про допуск до змагання. Ці результати не повинні вміщувати ніяких цифрових даних за виключенням даних, що відносяться до аналізу палива або у випадках невідповідності карта технічним вимогам.
  - 3.11. Під час технічного огляду, технічна комісія може провести пломбування (маркування) наданого водієм обладнання.
  - 3.12. Технічна комісія має право здійснювати контроль пломбування у будь-який момент змагань.
- 4. ВИМІРИ ТА ДОПУСКИ.**
- 4.1. Якщо за текстом дійсних Технічних вимог у омологаційних або реєстраційних формах будь-які розміри зазначені як максимальний, мінімальний або вказуються з розмірами допуску ( $\pm$ ), то в такому разі слід вважати, що ці розміри є остаточними (ніякі додаткові допуски на них не враховуються).
  - 4.2. Вимір фази двигуна проводиться за допомогою щупа шириною 5мм для перепускних вікон та 10 мм для інших. та товщиною 0.2мм, якщо не вказане інше.
  - 4.3. Під час здійснення технічного контролю повинні прийматись до уваги наступні допуски:

| № п/п | Параметр обстеження               | Допуск        |
|-------|-----------------------------------|---------------|
| 1     | діаметр циліндра двигуна          | $\pm 0,01$ мм |
| 2     | діаметри дифузора карбюратора     | без допусків  |
| 3     | хід поршня двигуна                | $\pm 0,1$ мм  |
| 4     | міжосьова відстань отворів шатуна | $\pm 0,1$ мм  |
| 5     | висота поршня                     | без допусків  |

| № п/п | Деталі              | Розміри      |              |              |
|-------|---------------------|--------------|--------------|--------------|
|       |                     | менше 25мм   | 25-60 мм     | більше 60мм  |
| 1     | Оброблені механічно | $\pm 0,5$ мм | $\pm 0,8$ мм | $\pm 1,5$ мм |
| 2     | Необроблені         | $\pm 1,0$ мм | $\pm 1,5$ мм | $\pm 3,0$ мм |

- 4.4. Вимір діаметру циліндра двигуна здійснюється між верхньою кромкою випускного вікна та верхнім торцем циліндру (гільзи), у двох взаємно

перпендикулярних напрямках. Вимір діаметру циліндру двигуна здійснюється з використанням вимірювального інструменту, що забезпечує точність виміру до 0,01мм.

- 4.5. Вимір ходу поршня двигуна здійснюється за допомогою вимірювального інструменту, що забезпечує точність виміру до 0,1мм.
- 4.6. Для виміру об'єму камери згоряння, необхідно використовувати лабораторну градуйовану бюретку (механічну або електронну) з поділами не більш ніж 0,1 см<sup>3</sup> та використовувати мастило Dextron VI. Процедура обміру мінімального об'єму камери згоряння – CIK-FIA (APPENDICES TO THE TECHNICAL REGULATIONS No. 2/ ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 4).

[https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2023-01/Appendix%20%20-%20Combustion%20chamber%20volume\\_0.pdf](https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2023-01/Appendix%20%20-%20Combustion%20chamber%20volume_0.pdf)

#### ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 1: КОНТРОЛЬНИЙ ВИМІР ВАГИ КАРТУ

1. Після кваліфікації, контрольних, відбіркових та фінальних заїздів (передфінальних, фінальних, суперфінальних, заїздів 1,2 та т.п) кожен карт, який перетнув лінію фінішу або пройшов залікову дистанцію, повинен пройти процедуру зважування. Якщо карт не може приїхати на процедуру самостійно, то він повинен бути доставлений під виключним контролем маршалів на трасі, які супроводжують карт і Водіїв в зону зважування і доставляють в місце паркування після зважування.
2. Після кваліфікації (контрольних заїздів) Водій і карт будуть зважуватися разом та окремо, в подальших зважуваннях - разом. Якщо по форс-мажорним обставинам Водій не зміг прийняти участь у зважуванні, то його карт зважують і цю вагу порівнюють з вагою після кваліфікації.
3. Ніякі матеріали в твердому, рідинному або газоподібному стані не можуть бути розміщені на карті, додані до нього або зняті (окрім Технічним комісаром в рамках своїх офіційних обов'язків) до процедури зважування. До процедури зважування та під час неї Водію забороняється вживати напої та їжу.
4. Тільки Технічні комісари та офіційні особи можуть знаходитись в зоні зважування. Ніхто інший не може знаходитись в зоні зважування, за виключенням тих, кому офіційно дали дозвіл Офіційні особи.
5. Ніякий карт або Водій не можуть покинути зону зважування без дозволу Технічного комісара.
6. Будь-яке порушення Водія на зважуванні, пов'язане із зважуванням, веде до анулювання результату Водія в заїзді (кваліфікації) після якого проводиться зважування.
7. Організатор встановлює ваги під накриттям на вході в Парк Сервісу після фінішу та повинен забезпечити необхідну кількість суддів для установки карта на ваги. Механіки повинні бути відсторонені від картів до того часу, поки процедура зважування не буде закінчена.
8. Якщо вага Водія і його карта буде меншою ніж визначено технічними вимогами, про це повідомляється Представнику та проводиться ПРОЦЕДУРУ ПРИ ВСТАНОВЛЕННІ НЕВІДПОВІДНОСТІ ВАГИ. У разі подальшої невідповідності ваги результат Водія анулюється в тому заїзді (кваліфікації), після якого проводилось зважування.
9. Організатор повинен надати сертифіковану контрольну вагу для перевірки ваг.
10. Технічний комісар повинен кожного ранку (до початку змагань) перевіряти ваги контрольною вагою (контрольна вага складає не менше 100 кг), скласти протоколи зважування та негайно передавати їх Директору змагання.
11. Виходячи із умов траси та розміщення зони зважування, КСК має право у визначених класах (діти, підлітки, юнаки) дозволити механікам надавати допомогу пілотам під час процедури зважування але під контролем суддів. Порушення

процедури зважування механіком веде до анулювання результату Водія у заїзді, після якого проводилось зважування.

#### ПРОЦЕДУРА ПРИ ВСТАНОВЛЕННІ НЕВІДПОВІДНІСТЬ ВАГИ

1. Зняти з ваг все і разом із Представником (можливо: Водієм, якщо він повнолітній) зафіксувати обнуління ваг.
2. Поставити на ваги контрольну вагу та зафіксувати показники разом із Представником (можливо: Водієм, якщо він повнолітній).
3. Повторно зважити Водія з картою. Зафіксувати вагу.
4. Скласти акт, вказавши зафіксовану вагу та мінімальну вагу даної категорії.
5. Представник повинен підписати акт особисто.
6. Акт повинен бути підписаний відповідальним за зважування, Технічним Комісаром, Представником (три підписи) та якомога швидше вручений Директору змагання.

#### ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 2: ПЕРЕВІРКА ПАЛИВНОЇ СУМІШІ

1. З метою запобігання негативному результату під час контролю палива, дозволено використовувати тільки мастила, що схвалені CIK-FIA.
2. Контроль паливної суміші здійснюється спеціальним приладом DIGATRON, згідно інструкції з його експлуатації. За рішенням КСК змагань можливо враховувати різницю від мінімального до максимального показника паливної суміші не більше 10 одиниць.
3. При необхідності додаткової перевірки палива на наявність домішок, вона може проводитись одним із зазначених нижче методів:
  - 3.1. Перевірка на наявність спирту.
    - 3.1.1. Взяти 200 мл. перевіряємої суміші та налити в скляний посуд з поділками.
    - 3.1.2. Додати 30 мл води.
    - 3.1.3. Через 15 хвилин вся вода об'ємом 30 мл повинна опуститися на дно посуду. Якщо шар води на дні посудини має "молочний" колір, перебільшує 30 мл або нагрівається – паливна суміш з порушеннями.
  - 3.2. Перевірка нітритом церія на наявність спирту. Перевірка супроводжується зміною кольору з жовтого на червоний.
    - 3.2.1. Підготувати реагент, розчинивши 40 г нітрату церію  $(\text{NH}_4)_2\text{Cr}(\text{NO}_4)_6$  в 100 мл двунормальної азотної кислоти.
    - 3.2.2. Розчинити 1 мл реагенту в 2 мл води в невеликій пробірці. Якщо перевіряємий матеріал в воді не розчиняється, повторне розчинення провести в 2 мл діоксана. Розчинити паливну суміш в дуже малій кількості води і діоксана.
    - 3.2.3. Додати 1-2 краплі палива в пробірку з нітратом церію. Зміна кольору з жовтого на червоний свідчить про наявність спирту.
  - 3.3. Перевірка на нітрометан.
 

Складові розчину:

    - а) Гідроксид натрію 20% розчин, 8 г порошку NaOH, 40 мл  $\text{H}_2\text{O}$ ;
    - б) Кислий реагент 1,2г нафтахинон-4 сульфокислота, 2,5 г  $\text{C}_{10}\text{H}_5(\text{SO}_3\text{Na})$ ;
    - в) 50мл  $\text{H}_2\text{O}$  (нагрітої).
    - 3.3.1. Взяти пробу паливної суміші та змішавши з рівною кількістю спирту, помітити в пробірку зі шкалою.
    - 3.3.2. Ввести 6 крапель 20% розчину NaOH та ретельно перемішати.
    - 3.3.3. Ввести 1,2 г (3 краплі) кислого реагенту нафтахинон-4-сульфокислоти, ретельно перемішувати на протязі 20 секунд.
    - 3.3.4. Спостерігати за зміною кольору, який при наявності нітрометану буде змінюватися з голубого на фіолетовий. Чим більше в паливі нітрометану, тим більш насиченим буде фіолетовий колір.

3.3.5. Якщо на протязі 5 хвилин колір не змінюється, нітромаган в паливі відсутній.

### ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 3: ВИМІР РІВНЯ ШУМУ

1. Нерухомий мікрофон встановлюється на висоті  $1,8 \pm 0,1$  м над рівнем дороги, спрямовується вниз під кутом  $45^\circ$  до осі випускної труби та з'єднується з вимірювальним приладом.
2. Водій запускає двигун на холостому ході, поступово збільшує оберти, контролюється тахометром. Задане число обертів вираховується за формулою:  $n=30 \times V/L$  (де  $n$  - число обертів двигуна у хвилинах,  $V$  - середня швидкість поршня, прийнята за 13 м/с,  $L$  - хід поршня в мм. Температури середовища приймається за  $20^\circ\text{C}$ .)
3. Навколишні шуми не повинні перебільшувати величину, яка на 10 децибел повинна бути менша, ніж шум контролюємого карта.
4. Вимір проводиться в місці траси, де двигун працює на повну потужність.
5. Якщо рівень шуму перебільшує 112 дБ, то Водій до змагань не допускається, або вже показаний результат анулюється.
6. У дощову погоду вимір рівня шуму не проводиться.

### ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 4: МЕТОД ВИМІРУ ОБ'ЄМУ КАМЕРИ ЗГОРЯННЯ

1. **ДЛЯ КАРТІВ ГРУПА 2** (Згідно APPENDICES TO THE TECHNICAL REGULATIONS No.1) [https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2020-01/Web\\_RT\\_Appendix%201.pdf](https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2020-01/Web_RT_Appendix%201.pdf)
  - 1.1. ОБ'ЄМУ КАМЕРИ ЗГОРЯННЯ.
    - 1.1.1. В класі KZ-2 вимірний об'єм після відрахування об'єму "ввертишу" (складає  $2 \text{ см}^3$ ) повинно бути не менше  $11 \text{ см}^3$ .
    - 1.1.2. В класі ОК-Junior вимірний об'єм після відрахування об'єму "ввертишу" (складає  $2 \text{ см}^3$ ) повинно бути не менше  $12 \text{ см}^3$ .
    - 1.1.3. В класі ОК вимірний об'єм після відрахування об'єму "ввертишу" (складає  $2 \text{ см}^3$ ) повинно бути не менше  $9 \text{ см}^3$ .
    - 1.1.4. В класі ОК-N та ОК-N JUNIOR вимірний об'єм після відрахування об'єму "ввертишу" (складає  $2 \text{ см}^3$ ) повинно бути не менше  $10 \text{ см}^3$ .
  - 1.2. ЗАГАЛЬНИЙ МЕТОД ВИМІРЮВАННЯ ОБ'ЄМУ КАМЕРИ ЗГОРЯННЯ.
    - 1.2.1. Демонтувати двигун з шасі карта.
    - 1.2.2. Дочекатись доки двигун набере температуру оточуючого середовища.
    - 1.2.3. Зніміть головку циліндра, щоб перевірити виступ свічки запалювання.
    - 1.2.4. Зніміть свічку запалювання та перевірте глибину різьбового отвору (глибина отвору  $18,5 \text{ мм}$ ).
    - 1.2.5. Вкрутіть "ввертиш" замість свічки запалювання (пробка, зтягнута на головці циліндра, не повинна виходити за межі верхньої частини купола камери згоряння. Вона повинна бути закріплена на циліндрі точно так само, як свічка запалювання довжиною  $18,5 \text{ мм}$ ).
    - 1.2.6. Зробіть верхню частину поршня та периферію циліндра водонепроникними за допомогою густої змазки.
    - 1.2.7. Розмістіть поршень у верхній мертвій точці та заблокуйте колінчастий вал.
    - 1.2.8. Обережно видаліть зайву змазку.
    - 1.2.9. Помістіть головку циліндра назад (попередньо змочивши прокладку головки мастилом) і затягніть гайки під крутний момент, рекомендований Виробником.
    - 1.2.10. За допомогою лабораторної градуйованої бюретки (механічної або електронної) наповніть камеру згоряння (маслом типу DEXTRON VI) до верхнього краю вставного "ввертишу".
    - 1.2.11. Показник на бюретці має відповідати п.2.1.

- 1.2.12. У разі невідповідності вимірюваної величини видаліть усі сліди мастила, використаного під час першої перевірки. Процедуру необхідно повторити з п.2.2.3.
- 1.2.13. У разі повторної невідповідності об'єму камери згоряння рішенням КСК результат анулюється.

## **2. ДЛЯ КАРТІВ ГРУПА 3**

### **2.1. ОБ'ЄМУ КАМЕРИ ЗГОРЯННЯ.**

- 2.1.1. В класі MINI GR3 вимірний об'єм після відрахування об'єму "ввертишу" (складає 2 см<sup>3</sup>) повинно бути не менше 4,8 см<sup>3</sup>.
- 2.1.2. В класі 60 mini та 60 baby вимірний об'єм після відрахування об'єму "ввертишу" (складає 2 см<sup>3</sup>) повинно бути не менше 4,8 см<sup>3</sup> (якщо в омологаційній карті не вказано інше).
- 2.1.3. В класі NATIONAL SHIFTER вимірний об'єм після відрахування об'єму "ввертишу" (складає 2 см<sup>3</sup>) повинно бути не менше 11 см<sup>3</sup>.
- 2.1.4. В класі «COMER MICRO» згідно з Реєстраційною формою **01/UA/25**. Метод вимірювання згідно п.3.3 з виключенням: на ввертиші має бути дистанційна втулка (обмежувач різби) висотою 11,50 мм (+/-0,02).

### **2.2. МЕТОД ВИМІРЮВАННЯ ОБ'ЄМУ КАМЕРИ ЗГОРЯННЯ для картів Група 3**

- 2.2.1. Демонтувати двигун із шасі карта (допускається проведення вимірювання без демонтажу двигуна, якщо можливо забезпечити перпендикулярність осі циліндра двигуна відносно площини майданчика для вимірювання).
- 2.2.2. Дочекатись доки двигун набере температуру оточуючого середовища.
- 2.2.3. Зніміть головку циліндра, щоб перевірити виступ свічки запалювання.
- 2.2.4. Зніміть свічку запалювання та перевірте глибину різьбового отвору (глибина отвору 18,5 мм).
- 2.2.5. Вкрутіть "ввертиш" замість свічки запалювання (пробка, затягнута на головці циліндра, не повинна виходити за межі верхньої частини купола камери згоряння. Вона повинна бути закріплена на циліндрі точно так само, як свічка запалювання довжиною 18,5 мм).
- 2.2.6. Зробіть верхню частину поршня та периферію циліндра водонепроникними за допомогою густої змазки.
- 2.2.7. Встановіть поршень у крайнє верхнє положення та заблокуйте колінчастий вал.
- 2.2.8. Обережно та ретельно видаліть зайву змазку.
- 2.2.9. Встановіть головку циліндра назад (попередньо змочивши прокладку головки мастилом) і затягніть гайки під крутний момент, рекомендований Виробником.
- 2.2.10. За допомогою лабораторної градуйованої бюретки (механічної або електронної) наповніть камеру згоряння (маслом типу DEXTRON VI) до верхнього краю "ввертишу".
- 2.2.11. Показник на бюретці має відповідати п.3.1.
- 2.2.12. У разі невідповідності вимірюваної величини видаліть усі сліди мастила, використаного під час першої перевірки. Процедуру необхідно повторити з п.3.3.3.
- 2.2.13. Суміш, яка використовується для заміру, для кожного двигуна повинна бути свіжою (яка ще не використовувалась).
- 2.2.14. У разі повторної невідповідності об'єму камери згоряння рішенням КСК результат анулюється.

## **3. ДЛЯ КАРТІВ КЛАСІВ ПІОНЕР-Н ТА ПІОНЕР-Н-МІНІ**

- 3.1. Дочекатись доки двигун набере температуру оточуючого середовища.
- 3.1.1. Демонтувати двигун із шасі карта (допускається проведення вимірювання без демонтажу двигуна, якщо можливо забезпечити перпендикулярність осі циліндра двигуна відносно площини майданчика для вимірювання).
- 3.2. Викрутити свічку запалення, перевірити глибину різьбового отвору для свічки запалення (глибина отвору дорівнює 6,5 мм).

- 3.3. Встановити поршень у крайнє верхнє положення та заблокувати колінчастий вал від зміщення.
- 3.4. Ввернути в отвір свічки запалення "ввертиш" визначений для двигуна "Мотор-Січ"
- 3.5. Використовуючи ємність з поділками не більш ніж 0,1 см<sup>3</sup> або електронну бюретку яка наповнюється сумішшю складеною із 50% бензину та 50% моторного мастила для двотактних двигунів. Через "ввертиш" здійснювати наповнення сумішшю камери згоряння до рівня верхнього краю "ввертиша". Суміш, яка використовується для заміру для кожного двигуна повинна бути свіжою (яка ще не використовувалась).
- 3.6. Наповнений об'єм (за показниками поділів на ємності) після відрахування об'єму "ввертишу" (складає 2 см<sup>3</sup>), не повинен бути меншим ніж 7,5 см<sup>3</sup>.

#### **ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 5: ПРОЦЕДУРА РОЗПОДІЛУ І ВИКОРИСТАННЯ ШИН ТИПУ „СЛІК” НА ЗМАГАННЯХ З КАРТИНГУ.**

1. На визначених Регламентом змагань може застосовуватись визначена Промоутером „моно” гума централізованого постачання. За наданою далі процедурою відбувається розподілу і використання шин типу "Слік", якщо інше не обумовлено Регламентом змагань.
2. Будь-яке порушення застосування „моно” гуми та системи розподілу шин типу "Слік" веде до дискваліфікації водія з етапу (змагань).
3. Забезпечення шинами типу "Слік" учасників змагань:
  - 3.1. Постачальник повинен забезпечити наявність шин та в разі власної потреби особисте маркування на всіх шинах типу "Слік".
  - 3.2. Маркування: включає в себе нанесення на кожну шину технічного логотипу Постачальника або класу картів і стартового номера пілота.
  - 3.3. Максимальна кількість шин на один етап (змагань) – **визначається регламентом**. В випадку проколу або пошкодження гуми – технічна комісія може дозволити заміну пошкодженої гуми (для кваліфікації і фінальних заїздів).
4. Послідовність процедури:
  - 4.1. Заявник (Представник, Водій, Механік) команди самостійно закупає шини у офіційного Постачальника. По домовленості з Постачальником, Заявник (Учасник, Пілот, Механік) команди може придбати чотири шини, а дві запасних (у заводській упаковці) повинні знаходитись на пункті здачі гуми, і при необхідності, збортовані і використані.
  - 4.2. Самостійно бортує колеса, на яких пілот буде приймати участь у змаганні, заявляє, та здає їх у технічну комісію разом із двома запасними (збортованими або у заводській упаковці) до кваліфікації.
5. Шини не можуть бути повернені Постачальнику навіть у випадку, якщо вони не були використані.
6. Заміна шин:
  - 6.1. Заміна заявлених шин на «запасні» проводиться Учасником на його власний розсуд.
  - 6.2. Інші заміни дозволяються тільки у разі виявлення браку фірми Виробника. Висновок про це виносить комісія у складі: Технічного комісара, представника Постачальника, Заявника команди. Заміни шин у разі браку Виробника проводяться постачальником з урахуванням фактичного стану шини. (Нова - на нову, використана – на використану, або за домовленістю власника шини та Постачальника).
7. За бажанням Пілота для участі у вільних тренуваннях у неділю може бути використана заявлена або інша гума. Якщо використовується заявлена гума (без використання заявленої як „запасна”) то повністю виконується процедура використання „моно” гуми.

**ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 6: НОРМИ ВИТРАТ ТА СПИСАННЯ  
КАРТИНГОВИХ ШИН**

| Найменування, типи та моделі               | Норми пробігу до списання |                    |
|--|---------------------------|--------------------|
|  | В умовах змагань          | В умовах тренувань |
| Усіх типів та розмірів «м'яка»             | 30-35 км                  | 60 км              |
| Усіх типів та розмірів «тверда», «середня» | 70-90 км                  | 150 км             |

**ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 7: НОРМИ ВИТРАТ ПАЛИВНО-МАСТИЛЬНИХ  
МАТЕРІАЛІВ**

НОРМИ ВИТРАТ ПАЛИВНО-МАСТИЛЬНИХ МАТЕРІАЛІВ ДЛЯ ГОНОЧНИХ АВТОМОБІЛІВ  
«КАРТ» ПІД ЧАС ТРЕНУВАНЬ ТА ЗМАГАНЬ

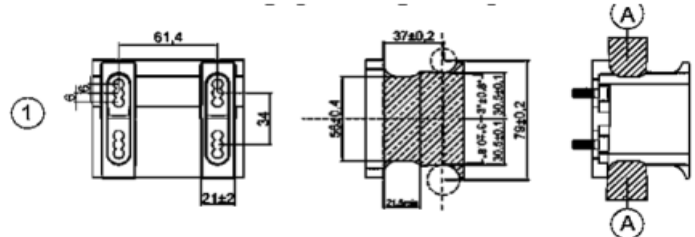
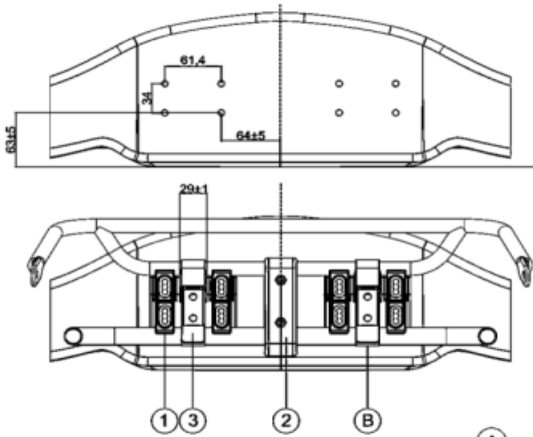
| Клас картів                   | Роб. об'єм двигуна куб.см | Паливо  |                        | Моторне мастило |              |
|-------------------------------|---------------------------|---------|------------------------|-----------------|--------------|
|                               |                           | Марка   | Норми витрат в л/100км | Марка           | Норми Витрат |
| «Піонер-Н»<br>«Піонер-Н-міні» | 71                        | АИ95,98 | 15                     | спеціальне      | 1:20         |
| «60mini»<br>«60 baby»         | 60                        | АИ95,98 | 15                     | спеціальне      | 1:20         |
| National<br>National junior   | до 100                    | АИ95,98 | 25                     | спеціальне      | 1:20         |
| National Shifter<br>KZ-2      | до 125                    | АИ95,98 | 25                     | спеціальне      | 1:20         |
| Учбовий                       | до 160                    | АИ95,98 | 4л/год                 | спеціальне      | 1:20         |

**ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 8: ВАГА КАРТІВ ПО КЛАСАХ**

| № п/п | Клас картів                        | Мінімальна вага, кг |
|-------|------------------------------------|---------------------|
| 1.    | COMER MICRO                        | 70                  |
| 2.    | Піонер-Н-міні                      | 90                  |
| 3.    | 60 baby, Vortex Baby Rok           | 100                 |
| 4.    | 125National Micro, Піонер-Н        | 105                 |
| 5.    | MINI GR3, 60 mini, Vortex Mini Rok | 110                 |
| 6.    | 125National Mini                   | 115                 |
| 7.    | 125National-Junior                 | 145                 |
| 8.    | OK Junior                          | 140                 |
| 9.    | OK-N JUNIOR                        | 145                 |
| 10.   | OK-N                               | 155                 |
| 11.   | OK, 125National                    | 160/155, 160        |
| 12.   | KZ-2, National Shifter             | 175                 |
| 13.   | 125National 32+                    | 175                 |
| 14.   | 4T                                 | 165                 |

**ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 9: ЗАСТОСУВАННЯ ПЕРЕДНЬОГО БАМПЕРУ, ЩО ЗМІНЮЄ ПЕРВІСНЕ ПОЛОЖЕННЯ У РАЗІ ШТОВХАННЯ ІНШОГО КАРТУ**

1. Бампер карта класів: KZ-2, ОК, ОК-N, ОК Junior, ОК-N JUNIOR, National Shifter, MINI GR3, 60 mini, 60 baby, 125National 32+, 125National, 125National-Junior, 125National Mini, 125National Micro, Vortex Mini Rok, Vortex Baby Rok та класів картів групи «Ротакс».
2. Використання переднього бамперу та монтажного комплекту до нього є обов'язковим.
3. **Монтажний комплект переднього бамперу:**



- A** Ніякі деталі (вінти, наприклад) не допускаються у цій області.
- B** Гакові затискачі можуть бути відкриті і закриті рукою без будь-яких інструментів

Дозволено фіксувати передній обтікач на карті тільки за допомогою цього монтажного комплекту. Жодний інший пристрій заборонений. Передній обтікач повинен мати можливість для вільного переміщення назад в напрямку шасі без будь-якої перешкоди від будь-якої частини, яка може обмежити рух. Передні бампери (нижня і верхня труба) повинні бути жорстко пов'язані з шасі і повинні мати гладку поверхню. Будь-яка механічна обробка або інше втручання для збільшення тертя передніх бамперів строго заборонена.

Визначення «Монтажний комплект переднього обтікача»

1. Монтажний кронштейн переднього обтічника (2 шт + 8 болтів, всього).
  2. Розпірка переднього бампера (2 половини корпусу + 2 болта, всього).
  3. Регульовані крюки затискачі (2 штуки, повинні бути виготовлені з металу).
- СІК Логотип і номер омологації повинні бути видавлені на кожній з наступних частин:
1. Монтажний кронштейн переднього обтічника (2 штуки, повинні бути виготовлені з пластику).
  2. Розпірка переднього бампера (2 половини, повинні бути зроблені з пластику)

3.1. Пріоритет тлумачення має TECHNICAL DRAWINGS СІК-FIA No. 2.2 та No. 3.2.

#### 4. Умови монтажу переднього бамперу:

##### 4.1. Передстартовий монтаж:

Перед кожним заїздом, що включені до програми змагань (тренуванням – вільним та обов'язковим, кваліфікаційним, відбірковим, фінальним) кожен Водій повинен прибути до передстартової зони з переднім бампером, що не встановлений на карт. Механік чи сам Водій повинен встановити передній бампер у правильне положення робочого стану (див. мал. 1) у передстартовій зоні. Передній бампер (з використанням монтажного комплекту переднього бамперу) повинен знаходитись в правильному робочому стані під час всіх заїздів, що включені до програми змагань. Якщо передній бампер не знаходиться на карті у правильному робочому стані, судді не зобов'язані сигналізувати про це Водію відповідним прапором (чорним з жовтогарячим колом – технічна несправність).

##### 4.2. Повторний монтаж:

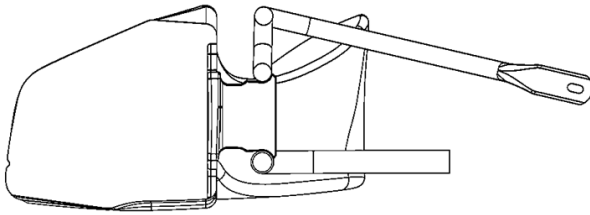
**Дозволяється** під час тренувань, відбіркових, перед фінальних, фінальних та суперфінальних заїздів повторно встановлення переднього бампера в правильне

робоче положення тільки у зоні ремонту, враховуючи, що на останньому колі заїздів зона ремонту буде закрыта.

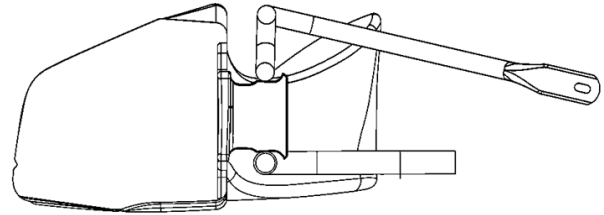
**Забороняється** під час кваліфікаційних заїздів.

**4.3. Визначення положень переднього бампера:**

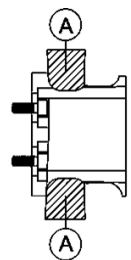
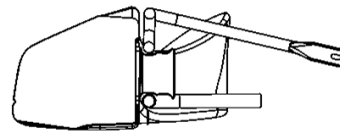
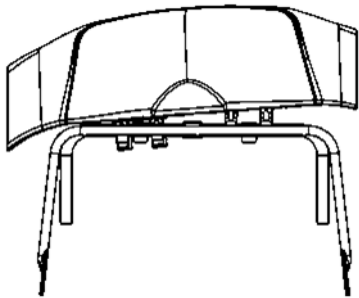
Правильне положення



Допустиме положення



**Неприпустиме положення, якщо будь-яка частина труби переднього бампера знаходиться в зазначених областях**



- 4.3.1. Якщо під час заїзду чи після фінішу будь-якого заїзду (окрім тренувань), суддями виявлено неприпустиме положення переднього бампера на карті (картах), Водієві (Водіям) встановлюється пеналізація 5 сек. Протест на вищезначений штраф не подається.
  - 4.3.2. Якщо Технічні комісари/Судді факту повідомляють, після Кваліфікаційних заїздів, що передній обтічник на одному або декількох картах знаходиться в неправильному положенні, Директор змагань автоматично накладає пеналізацію у вигляді: анулювання часу найкращого кола на всіх водіїв, що мали це порушення.
  - 4.3.3. Якщо, Водій під час останнього кола чи після фінішу будь-якого офіційного заїзду здійснив встановлення переднього бамперу в правильне робоче положення, який був у неприпустимому положенні, то Водій дискваліфікується з офіційного заїзду, результат заїзду анулюється рішенням КСК
  - 4.3.4. Після заїзду забороняється виконання будь-яких ремонтних робіт з переднім бампером до здійснення процедури зважування на технічному контролі.
  - 4.3.5. Забороняється здійснення будь-якої модифікації переднього бамперу з метою запобігання переміщення носового конусу. При виявленні суддями будь-якої модифікації переднього бампера:
    - під час передстартового технічного огляду – Водій не допускається до участі у відповідному офіційному заїзді рішенням КСК.
    - після фінішу відповідного заїзду, результат заїзду Водія анулюється рішенням КСК.
- 5. Задній бампер:** Поставляється виробником шасі та закриває задні колеса мінімум на 2/3.

**ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 10. ЕКІПРУВАННЯ ВОДІЯ**

Водії, під час будь-яких тренувань та змагань, повинні використовувати наступне спортивне екіпування:

**1. Захисний шолом.**

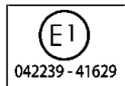
1.1. Захисний шолом закритого типу повинен відповідати одному з наступних стандартів омологації:

- FIA Standard 8860-2010 до 31.12.2028;
- FIA Standard 8860-2018;
- FIA Standard 8860-2018-ABP;
- FIA Standard 8859-2015;
- Snell-SA2020;
- Snell-K2020;
- Snell-SA2015 до 31.12.2028;
- Snell-K2015 до 31.12.2028;
- Snell-FIA CMS2016 – обов'язковий для водіїв до 15 років;
- Snell-FIA CMR2016 – обов'язковий для водіїв до 15 років.

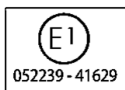
**У вигляді виключення до 2028 року допускаються шоломи з омологацією:**

- Snell-FIA CMS2007 до 31.12.2024 – обов'язковий для водіїв до 15 років;
- Snell-FIA CMR2007 до 31.12.2024 – обов'язковий для водіїв до 15 років;
- Snell-K2010 до 31.12.2023;
- Snell-SA2010 до 31.12.2023;
- Snell-SAH2010 до 31.12.2023;
- SFI Foundation Inc. SFI 31.1A до 31.12.2018;
- SFI Foundation Inc. SFI 31.2A до 31.12.2018;
- Snell-K2005 до 31.12.2018;
- Snell-SA2005 до 31.12.2018;
- FIA Standard 8860-2004 до 31.12.2020.

У класах Comer мікро дозволяється використання шоломів із стандартом:



– ECE 22-04 \* (EU)



– ECE 22-05 \*(EU)

\* Стандарт ECE, позначений символом "Е і число у колі". Відповідний стандарт є результатом перших двох цифр тестового номера, що знаходиться внизу, вище або поруч із цим колом; наприклад 042439-41628 = ECE 22-04.

Посилання:

[https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2025-01/Appendix\\_standards\\_for\\_karting\\_helmets\\_1.pdf](https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2025-01/Appendix_standards_for_karting_helmets_1.pdf)

1.2. Водії віком до 15 років обов'язково повинні використовувати шоломи з омологацією CMS або CMR як в офіційних змаганнях, так і в усіх календарних змаганнях ФАУ.

1.3. Маса шолома повинна зберігатися протягом всієї тривалості змагань і не повинна перевищує 1800 гр. для дорослих і 1550 гр. для дітей і юнаків.

1.4. Шолом не може піддаватися будь-якої модифікації, що не передбачена виробником. Будь-які зміни, внесені в конструкцію шолома, роблять його непридатним для використання в змаганнях.

1.5. Допускається індивідуальне розфарбування шолома негорючими лаками і фарбами, які добре тримаються на поверхні шолома і не впливають на його захисні якості (див. Вказівки виробника шолома). Забороняється використовувати методи нанесення забарвлення, що вимагають нагрівання шолома, понад допустимої для нього температури. Необхідно дотримуватися інструкцій виробника при використанні наклейок. Забороняється змінювати, зафарбовувати, заклеювати, переносити або робити маркування омологації, що важко ідентифікується (шильдик, бирку, наклейку і т.п.) шолома.

1.6. Заборонено встановлювати на шолом аеродинамічні елементи, пристосування та інші пристрої, якщо вони не омологовані для даної моделі шолома. Ця заборона не поширюється на установку "турбовізора" при проведенні змагань в дощ.

1.7. Не допускаються до використання шоломи, у яких є пошкодження структури (відколи, тріщини, відшарування покриттів і внутрішніх шарів, вм'ятини і т.д.), значні потертості і пошкодження внутрішніх захисних шарів (тканинних, пінопластових і т.д.).

1.8. У всіх дитячих класах обов'язкове застосування прозорого захисного скла шолома при проведенні змагань в дощ.

1.9. Довге волосся повинне бути закріплено і повністю перебувати всередині шолома.

## **2. Гоночний комбінезон.**

2.1. Дозволено використання тільки гоночних комбінезонів, що мають діючу омологацію CIK-FIA або по закінченню омологації до 5 років (Overall valid until), або реєстрацію ФАУ. На комірці комбінезона на зовнішній стороні обов'язково повинна бути реєстраційна вишивка. Комбінезон повинен повністю закривати тіло Водія.

2.2. В офіційних змаганнях дозволено використання тільки гоночних комбінезонів категорій "Level 1" або "Level 2". Комітет Картиingu ФАУ рекомендує Водіям використовувати в офіційних змаганнях комбінезони категорії "Level 2".

2.3. Дозволено використання комбінезонів з натуральної шкіри, що мають омологацію ФІМ (Міжнародної мотоциклетної федерації).

2.4. Не допускаються до використання комбінезони, у яких є механічні або хімічні наскрізні пошкодження зовнішнього шару.

2.5. Забороняється використовувати шарфи, хустки і т.п. в області шиї, навіть якщо вони заправлені всередину комбінезона.

Посилання:

<https://www.fiakarting.com/page/homologated-equipment>

## **3. Інше екіпірування.**

3.1. Рукавички, що повністю закривають зап'ястя рук Водія.

3.2. Взуття, що закриває і захищає щиколотки Водія.

3.3. Рукавички, підшоломник, білизна і взуття повинні мати схвалення CIK-FIA або реєстрацію ФАУ.

3.4. У всіх дитячих класах і для Водіїв віком до 13 років обов'язково використання нашійною підтримки шолома (наприклад "нашийника" або пристрої типу «DPCneckcollar») та захисту ребер.

**4.** Для групи **Хобі-карт** вид спортивного екіпірування вказується в Регламенті змагання (можливе використання не омологованого).

**ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 11. ТЕХНІЧНІ КРЕСЛЕННЯ БУДОВИ КУЗОВА**

**1. Кузов для коротких трас Група 2 та Група 3 окрім дитячих класів  
TECHNICAL DRAWING No. 2.1a**

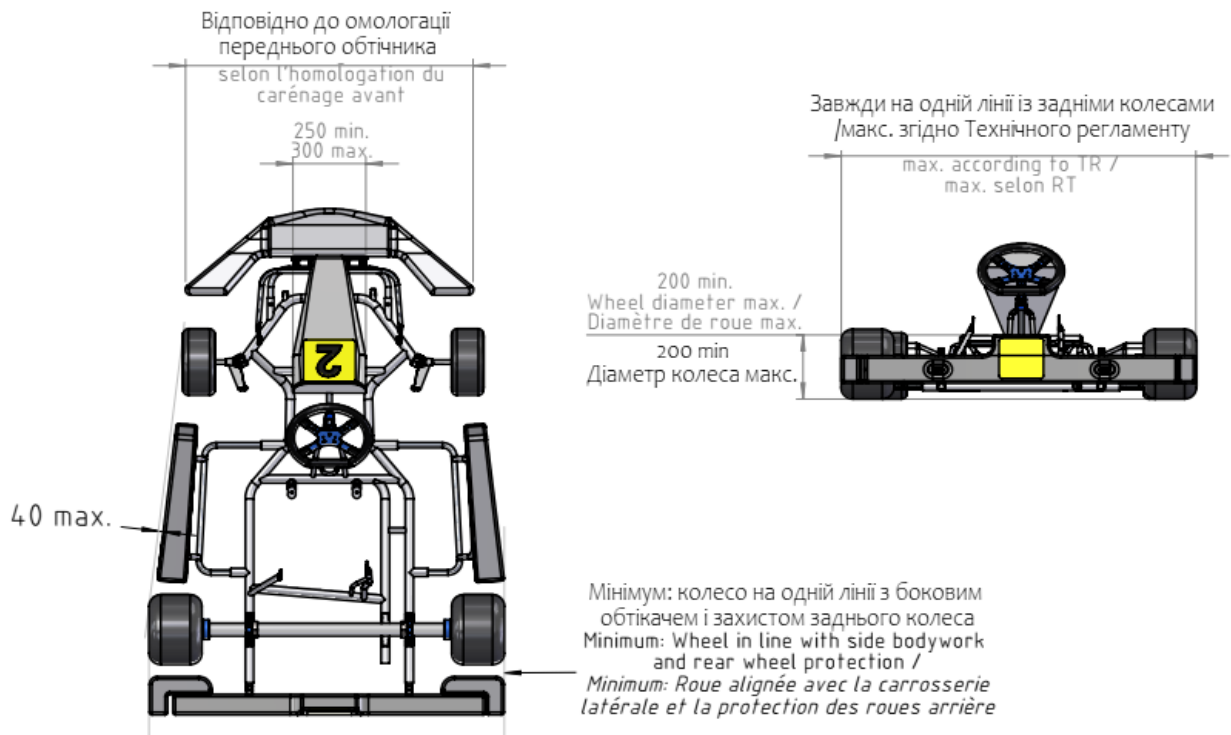
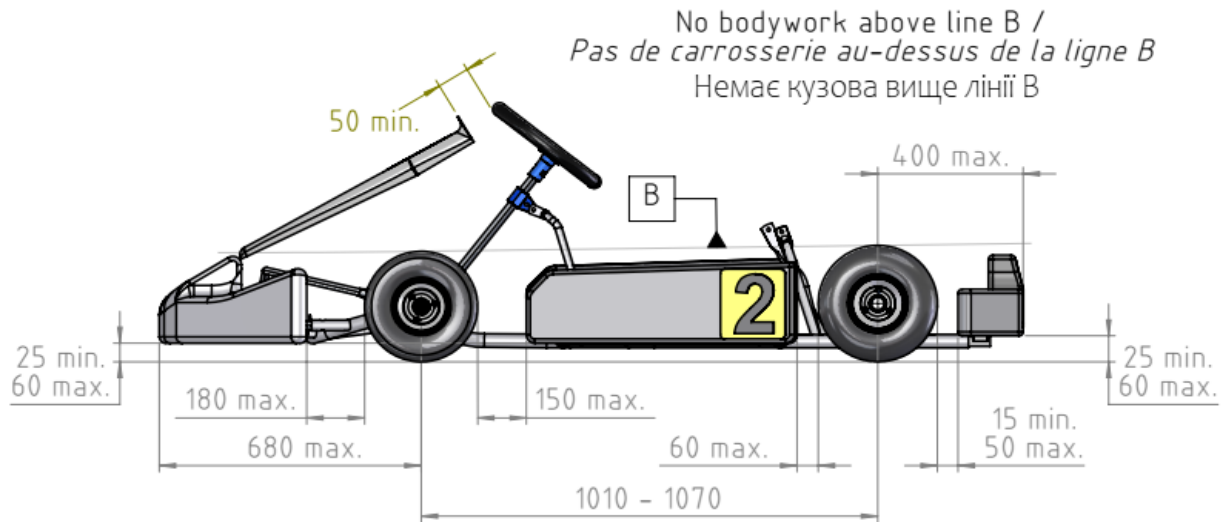
<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2024-01/TD%202.1a%20Bodywork%20Group%202.pdf>

**DESSIN TECHNIQUE N°2.1a**

**TECHNICAL DRAWING No. 2.1a**

**Carrosserie pour circuits courts - Groupes 1 & 2**

**Bodywork for short circuits - Groups 1 & 2**



Dry race / Суха гонка  
Course par temps sec

Wet race / Мокра гонка  
Course par temps de pluie

Cotes en/ Розміри в **mm**

2. Кузов для коротких трас Група 3 дитячі класи окрім COMER MICRO  
**TECHNICAL DRAWING N°3.1a**

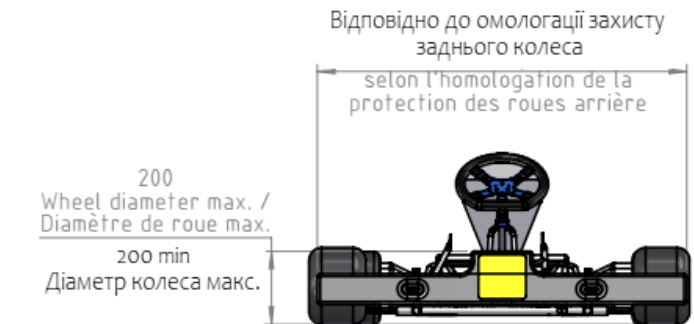
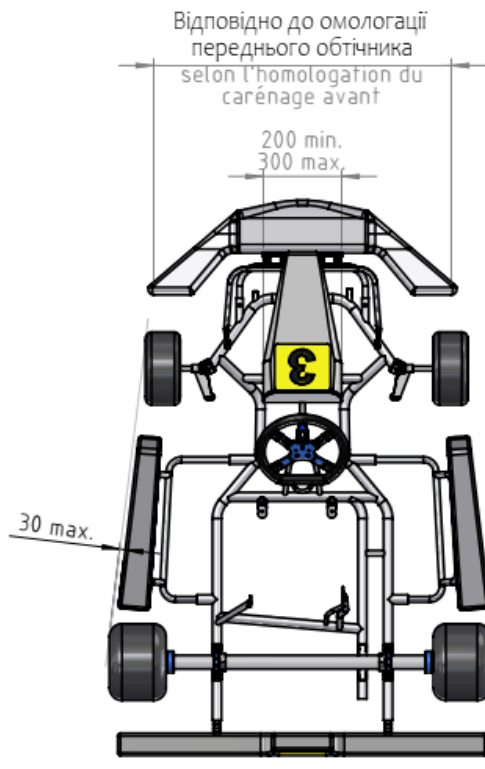
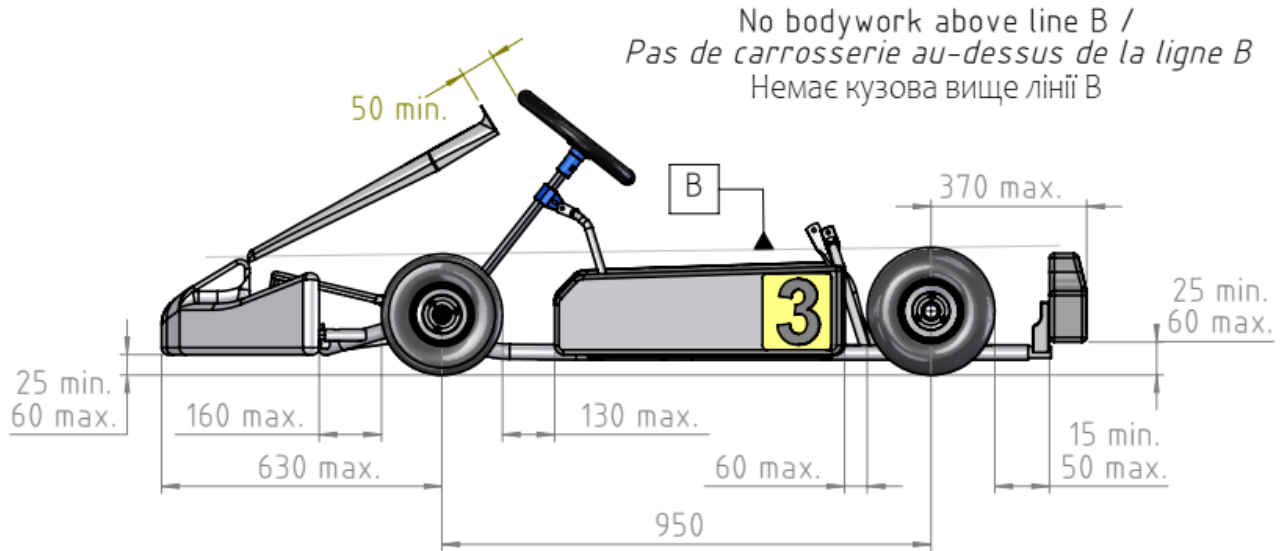
<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2024-01/TD%203.1a%20-%20Bodywork%20Group%203.pdf>

DESSIN TECHNIQUE N°3.1a

TECHNICAL DRAWING No. 3.1a

Carrosserie - Groupe 3

Bodywork - Group 3



Мінімум: колесо на одній лінії з боковим обтікачем і захистом заднього колеса  
 Minimum: Wheel in line with side bodywork and rear wheel protection /  
 Minimum: Roue alignée avec la carrosserie latérale et la protection des roues arrière

Dry race / Суха гонка  
 Course par temps sec

Wet race / Мокра гонка  
 Course par temps de pluie

Cotes en/ Розміри в **mm**

3. Бампери для коротких трас Група 2 та Група 3 окрім дитячих класів  
**TECHNICAL DRAWING No.2.0**

<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2022-02/TD%202.0%20-%20Bumpers%20for%20short%20circuits%20-%20Groups%201%20%26%202.pdf>

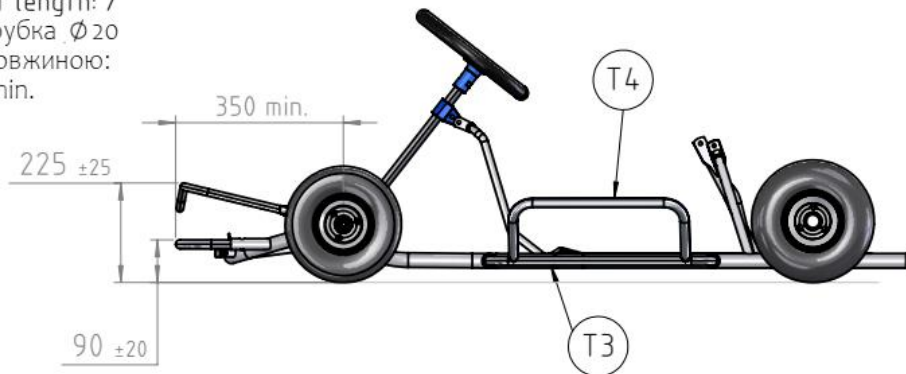
**DESSIN TECHNIQUE N°2.0**

**TECHNICAL DRAWING No. 2.0**

**Pare-chocs pour circuits courts - Groupes 1 & 2**

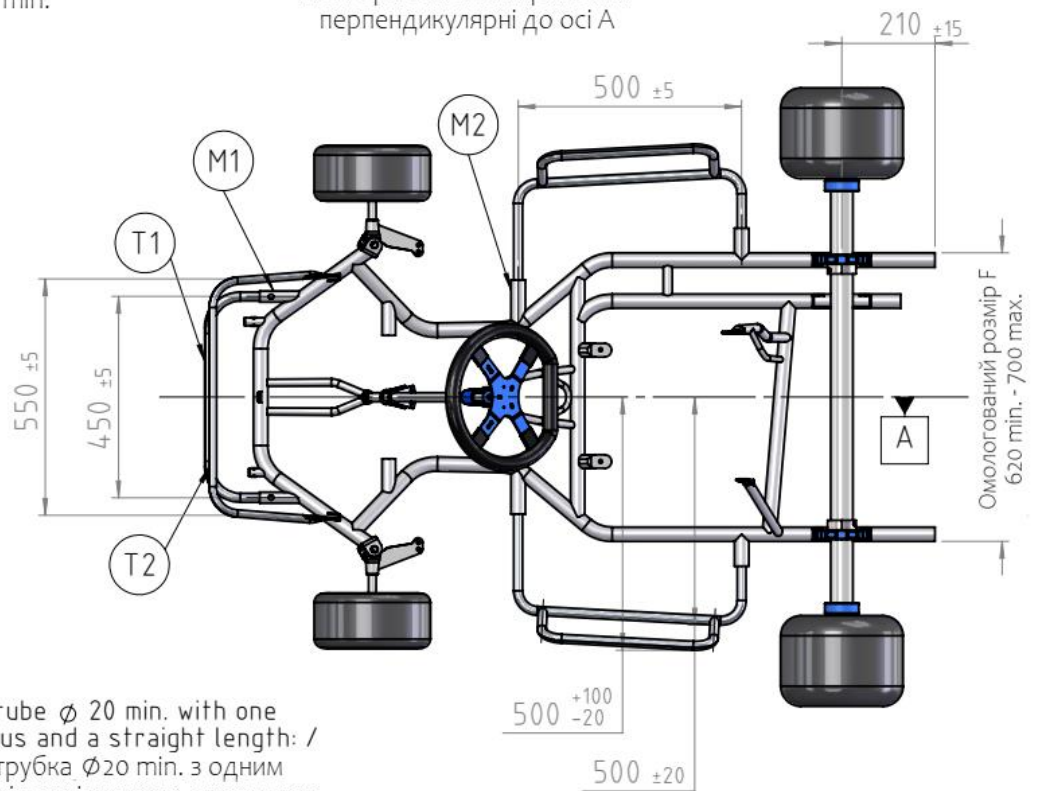
**Bumpers for short circuits - Groups 1 & 2**

T4: Upper tube  $\phi$  20  
 with a straight length: /  
 T4: Верхня трубка  $\phi$  20  
 з прямою довжиною:  
 300 min.



T3: Lower tube  $\phi$  20  
 with a straight length: /  
 T3: Нижня трубка  $\phi$  20 з  
 прямою довжиною:  
 400 min.

M2: Horizontal attachments  
 perpendicular to axis A /  
 M2: Горизонтальні кріплення  
 перпендикулярні до осі A



T1: Lower tube  $\phi$  20 min. with one  
 constant radius and a straight length: /  
 T1: Нижня трубка  $\phi$  20 min. з одним  
 постійним радіусом і прямою довжиною:  
 295 min. - 315 max.

T2: Upper tube  $\phi$  16 min. with one  
 constant radius and a straight length: /  
 T2: Верхня труба  $\phi$  16 min. з одним  
 постійним радіусом і прямою довжиною:  
 375 min. - 395 max.

M1: Lower attachments  
 horizontal and parallel to axis A  
 M1: нижні кріплення горизонтальні та  
 паралельні осі A

Cotes en/ Розміри в **mm**

4. Бампери для коротких трас Група 3 дитячі класи окрім COMER MICRO  
**TECHNICAL DRAWING No.3.0**

<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2022-02/TD%203.0%20-%20Bumpers%20-%20Group%203.pdf>

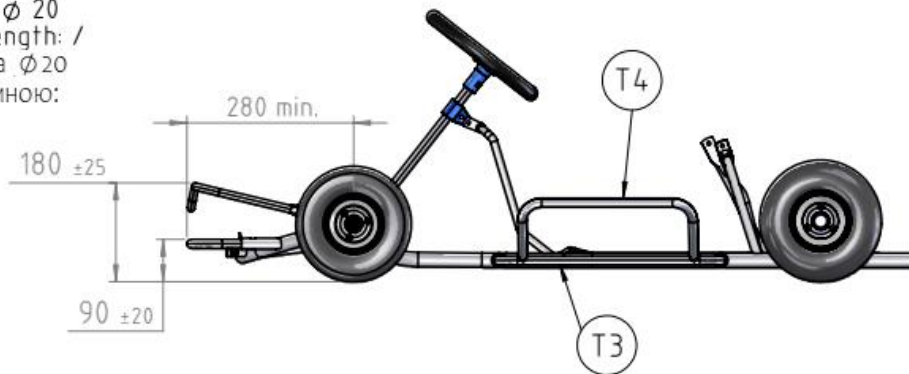
DESSIN TECHNIQUE N°3.0

TECHNICAL DRAWING No. 3.0

Pare-chocs - Groupe 3

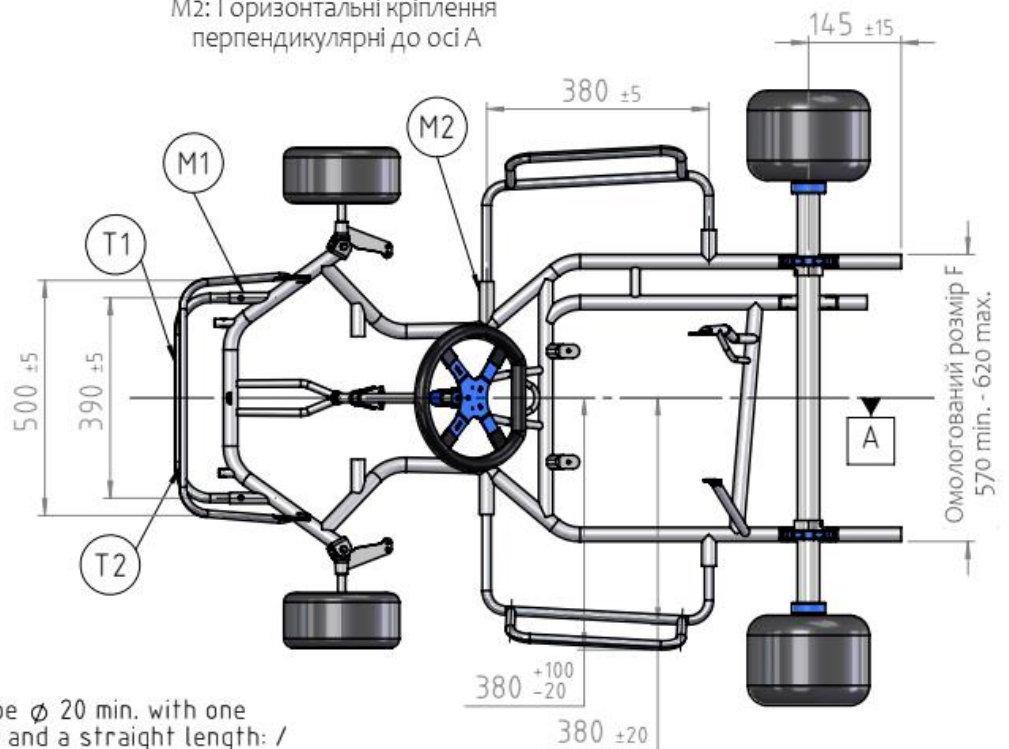
Bumpers - Group 3

T4: Upper tube  $\varnothing$  20 with a straight length: /  
 T4: Верхня трубка  $\varnothing$  20 з прямою довжиною: 180 min.



T3: Lower tube  $\varnothing$  20 with a straight length: /  
 T3: Нижня трубка  $\varnothing$  20 з прямою довжиною: 280 min.

M2: Horizontal attachments perpendicular to axis A /  
 M2: Горизонтальні кріплення перпендикулярні до осі A



T1: Lower tube  $\varnothing$  20 min. with one constant radius and a straight length: /  
 T1: Нижня трубка  $\varnothing$  20 min. з одним постійним радіусом і прямою довжиною: 270 min.

T2: Upper tube  $\varnothing$  16 min. with one constant radius and a straight length: /  
 T2: Верхня труба  $\varnothing$  16 min. з одним постійним радіусом і прямою довжиною: 300 min.

M1: Lower attachments horizontal and parallel to axis A /  
 M1: нижні кріплення горизонтальні та паралельні осі A

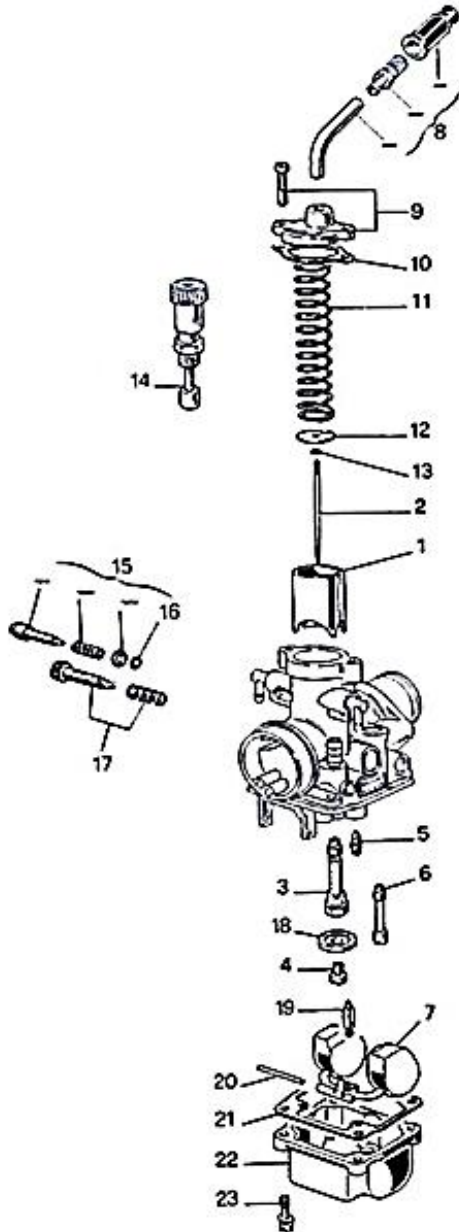
Cotes en/ Розміри в mm

**ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 12. ТЕХНІЧНІ КРЕСЛЕННЯ БУДОВИ  
КАРБЮРАТОРІВ DELL'ORTO.**

**1. КАРБЮРАТОР DELL'ORTO PHBG18 BS**

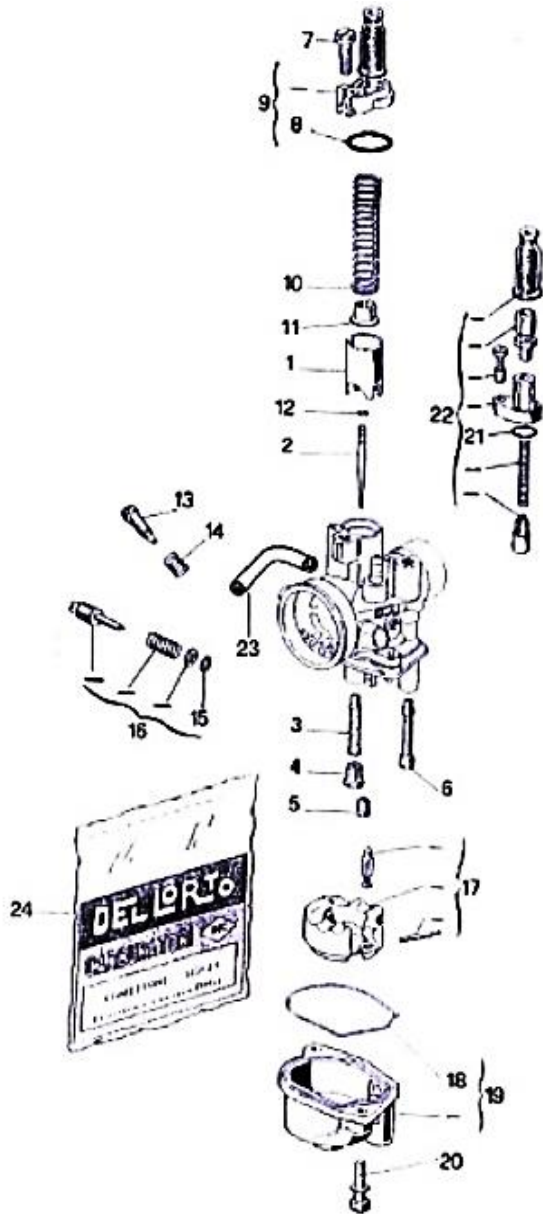
Згідно омолагодатійної карти

<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/homologated/Hom.Forms%20EN-CA-SE-SI%20%282019-2021%29/Dellorto/Dell%27Orto%20054-CA-55-ER01%20%28Full%29.pdf>



- 1-ЗАСЛОНКА
- 2- ГОЛКА
- 3- Емульсійна трубка
- 4-ГОЛОВНИЙ ЖИКЛЕР
- 5-ЖИКЛЕР ХОЛ.ХОДУ
- 6-ЕМУЛЬСІЙНА ТРУБКА ХОЛ.ХОДУ
- 7-ПОПЛАВЦІ .4 ГРМ
- 8-КРІПЛЕННЯ ТРОСУ
- 9-КРИШКА ТА ГВИНТ
- 10-ПРОКЛАДКА
- 11-ПРУЖИНА ГАЗУ
- 12-КОНІЧНА ПЛАСТИНА
- 13-СТОПОР ГОЛКИ
- 14-СТАРТОВИЙ КЛАПАН
- 15-КІТ ГВИНТА ЯКОСТІ СУМІШІ
- 16-КІЛЬЦЕ ГУМОВЕ
- 17- ГВИНТ КІЛЬКОСТІ
- 18-ШАЙБА
- 19-ЗАПІРНА ГОЛКА
- 20-ШТИФТ
- 21-ПРОКЛАДКА
- 22-КАМЕРА ПОПЛАВЦІВ (НИЖНЯ КРИШКА)
- 23-ГВИНТИ КАМЕРИ

## 2. КАРБЮРАТОР DELL'ORTO PHBN 14 MS



- 1.ЗАСЛОНКА 40  
**GAS VALVOLA 40**
- 2.КОНІЧНА ГОЛКА  
**CONICAL NEEDLE**
- 3.РОЗПИЛЮВАЛЬНА ФОРСУНКА GA 212  
**SPRAY NOZZLE GA 212**
- 4.ГОЛОВНИЙ ЖИКЛЕР максимальньо 89  
**JET MAX. MAX 89**
- 5.ЖИКЛЕР ХОЛ.ХОДУ МІН 38  
**JET MIN. 38**
- 6.ЕМУЛЬСІЙНА ТРУБКА 50  
**STARTING DEVICE 50**
- 7.ГВИНТ КРІПЛЕННЯ КРИШКИ  
**COVER FIXING SCREW**
- 8.ПРОКЛАДКА  
**GASKETS**
- 9.КІТ КРИШКИ КАРБЮРАТОРУ  
**CHAMBER MIXTURE COVER**
- 10.ПРУЖИНА ГАЗУ  
**GAS VALVE SPRING**
- 11.КОНІЧНА ПЛАСТИНА  
**CONICAL NEEDLE RETAINER**
- 12.СТОПОР ГОЛКИ  
**CONICAL NEEDLE FASTENER**
- 13.ГВИНТ ЯКОСТІ СУМІШІ  
**ADJUSTMENT MINIMUM AIR SCREW**
- 14.КІЛЬЦЕ ГУМОВЕ  
**GASKETS**
- 15.ГВИНТ КІЛЬКОСТІ СУМІШІ  
**ADJUSTMENT GAS VALVE SCREW KIT**
- 16.ПОПЛАВКА ТА ЗАПІРНОЇ ГОЛКИ комплект  
**FLOAT KIT**
- 17.ПРОКЛАДКА  
**GASKETS**
- 18.ПОПЛАВКОВА КАМЕРА  
**FLOAT CHAMBER**
- 19.ГВИНТ КРІПЛЕННЯ ПОПЛАВКОВОЇ КАМЕРИ  
**FLOAT CHAMBER FIXING SCREW**
- 20.КОМПЛЕКТ КРИШКИ КАРБЮРАТОРУ  
**KIT CHAMBER MIXTURE COVER**

**ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 13. ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО КЛАСУ  
COMER MICRO (ДВИГУН COMER C50).****ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 18. ПУНКТ 13.**

**1** До змагань допускаються двигуни COMER C50 який відповідає Реєстраційній формі двигуна для карта 01/UA/25.

**2** Шасі:

| Визначення      | Характеристики   |
|-----------------|--|
| Виробник        | Не регламентується   |
| База            | 700-880 мм   |
| Трубний елемент | Повинен бути виготовлений з магнітного матеріалу відповідно до ISO 4948-4949. Титан, магній та інші сплави або композитні матеріали (кевлар, з вуглецевого волокна і т.д.) заборонені в компонентах шасі.  |
| Полик           | Повинен бути виготовлений з жорсткого матеріалу, та знаходитись між передньою частиною рами та центральною трубою, повинен бути бічний край з обох боків, щоб запобігти ковзанню ніг пілота.   |
| Бампери         | Повинні бути виготовлені з пластику, задній бампер може бути з магнітної сталі та обов'язково повинен закривати на 2/3 задні колеса. Передня панель не повинна перевищувати висоту горизонтальної площини, що проходить через верхню частину рульового колеса. |

**3** Трансмсія

3.1 Від зірочки двигуна на задню суцільну вісь завдяки ланцюговому типу, заборонено будь-яка система змащення ланцюга.

3.2 Обов'язкове використання передньої (моторної) зірочки **10**, задньої **90**.

3.3 Використання захисту ланцюга, яке закриває ланцюг зверху та з обох боків вниз принаймні на 15 мм обов'язкове.

**4** Сидіння:

4.1 Сидіння має бути надійно прикріплено до шасі 4 точками, мінімальний діаметр болтів кріплення 6 мм.

4.2 Сидіння пілота повинно бути сконструйовано так, щоб при прискоренні, гальмуванні та бокових навантаженнях не рухалось ні вперед ні в боки.

4.3 Обов'язкове використання шайб мінімальним діаметром 40 мм з мінімальною площею 13см<sup>2</sup> між сидінням та точками кріплення сидіння.

**5** Педалі:

5.1 Педалі повинні бути надійно прикріплені до шасі. З'єднання між дросельною заслінкою та карбюратором повинне бути механічним.

**6** Гальмівна система:

6.1 Гальма можуть бути механічними або гідравлічними.

6.2 Педаль гальм повинна бути механічно прикріплена до гідравлічного циліндру, або в разі механічної системи, трос повинен мати надійні замки та бути мінімальним діаметром 1,8 мм.

6.3 Гальма повинні діяти лише на задню вісь. Карбоновий гальмівний диск заборонений. Якщо гальмівний диск опускається нижче або на одному рівні з шасі, то обов'язкове використання захисних ковзанів (тефлон, нейлон, Delrin, вуглецеве волокно).

6.4 Захист повинен бути прикріплений на шасі навпроти гальмівного диску.

**7** Паливний бак

7.1 — Бак встановлений на штатне кріплення на двигуні, обов'язкове використання оригінальної подачі палива під атмосферним тиском.

## **8 — Колісні диски:**

8.1 — Сплав: алюміній (і сплавів), за винятком титан, магній та їх сплави і композитні матеріали (кевлар, з вуглецевого волокна і т.д.).

8.2 — Ширина переднього диску 110-120 мм.

8.3 — Ширина заднього диску 140 мм (-0,1 мм/+10 мм)

## **9 — Баласт**

9.1 — Дозволити використання баласту (ваг) для приведення карту у вагові параметри, за умови, що вони виготовлені з твердого матеріалу (свинець, сталь) і прикріплюється до основи або сидіння, принаймні два гвинти М6 з самоблокуючою гайкою та широкими шайбами. Рекомендовані місця кріплення: спинка сидіння, боковини сидіння, пластина кріплення нижньої частини рульової колонки, ліва бокова стійка сидіння. Заборонені місця для кріплення баласту (бокові, передній та задній короби безпеки, полік, пластикові деталі)

## **10 — Датчик хронометражу**

10.1 — Датчик хронометражу має бути закріплений виключно на задній площині сидіння водія. Інші місця кріплення датчику хронометражу заборонені.

## **11 — Шини:**

11.1 — Обов'язкове використання шин відповідно до Регламенту змагань.

11.2 — Будь-яке доопрацювання, хімічна обробка, також заборонена заміна шин.

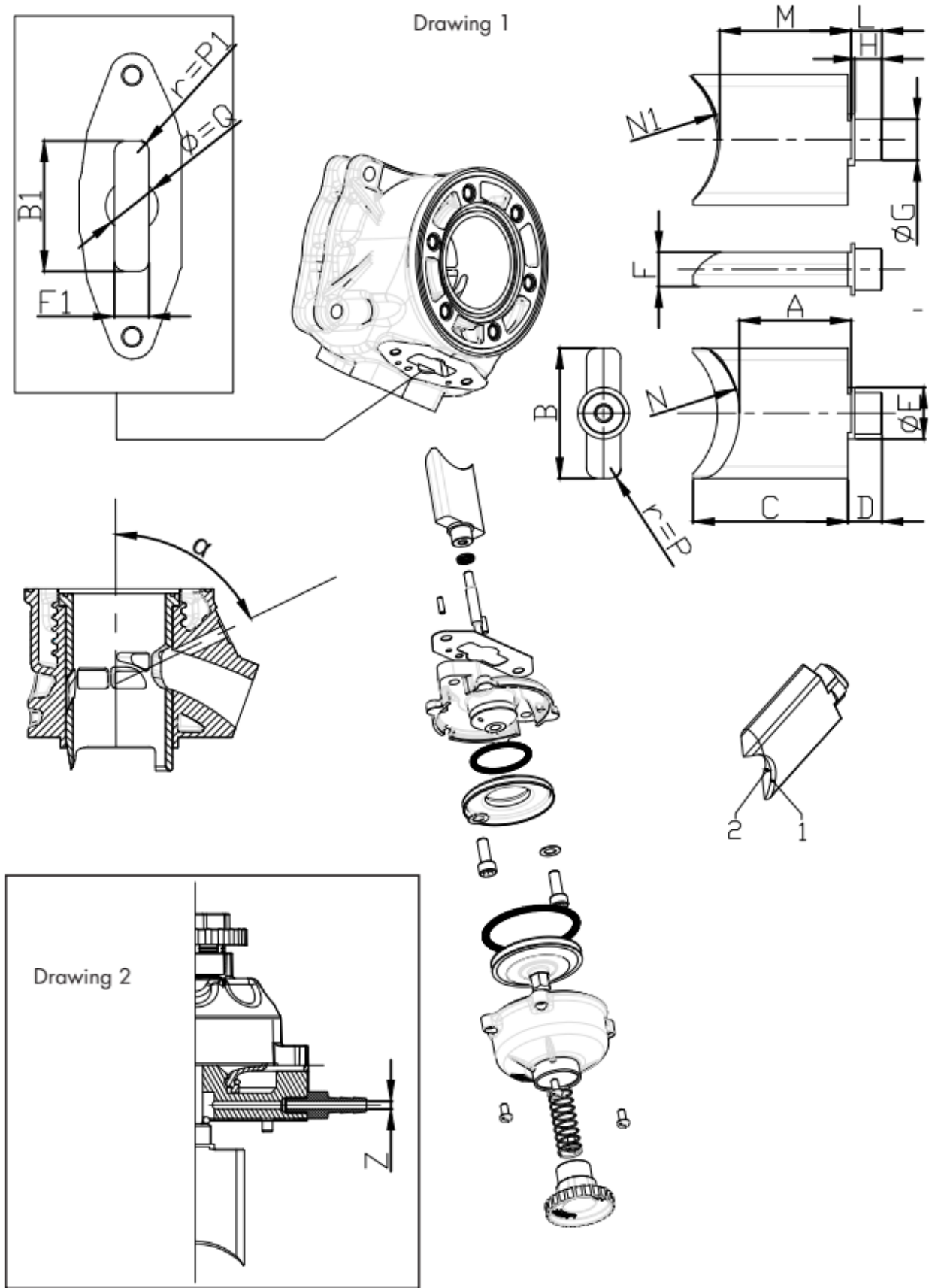
## **12 — Вага:**

12.1 — Мінімальна вага карта після фінішу разом з пілотом **70 кг.**

ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 14. СПЕЦИФІКАЦІЯ СИЛОВОГО КЛАПАНА

TECHNICAL DRAWING No. 2.8

<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2022-02/TD%202.8%20-%20Specification%20of%20the%20Power-Valve%20%28Part%201%29%20-%20OK.pdf>



Part 2 (Частина 2)

<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2022-02/TD%202.8%20-%20Specification%20of%20the%20Power-Valve%20%28Part%20%29%20-%2000K%200.pdf>

| Paramètre / Parameter | Dimensions            | Tolérance / Tolerance |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
|                       | in mm (or ° if angle) | in mm (or ° if angle) |
| A                     | free                  | +/-0.5                |
| B                     | 38                    | +/-0.1                |
| C                     | 45                    | +/-0.5                |
| D                     | 10                    | +/-0.1                |
| E                     | 15                    | +/-0.1                |
| F                     | 10                    | +/-0.1                |
| G                     | 12                    | +/-0.1                |
| H                     | 8                     | +/-0.1                |
| L                     | 9                     | +/-0.1                |
| M                     | free                  | +/-0.5                |
| N (3D surface n°2)    | free                  | +/-0.5                |
| N1 (3D Surface n°1)   | free                  | +/-0.5                |
| P                     | 3                     | +/-0.1                |
| Q                     | free                  | +/-0.1                |
| α                     | 62                    | +/- 2                 |
| B1                    | free                  | +/-0.2                |
| F1                    | free                  | +/-0.2                |
| P1                    | free                  | +/-0.2                |
| Z                     | 4                     | Maximum               |

**Специфікація клапана**

Клапан повинен діяти тільки на головному випускному отворі.

«Точна кількість та тип деталей, як показано на кресленні 1, за винятком нижче:

Гвинти, що тримають кришку, можуть бути замінені затискачем.

Шпильки розташування необов'язково  
Отвір для зливу масла може бути доданий, як показано на кресленні 2. Єдиною метою цього отвору є злив масла, яке, можливо, просочилося з двигуна. Цей отвір можна пов'язати із спеціалізованим баком для відновлення.

Приведення в дію клапана повинно здійснюватися за допомогою однієї пружини зверху одного поршня та єдиної мембрани, пов'язаної з повзунками одним циліндричним розсувним стрижнем. Жодна активна система не дозволена. Пневматичні, гідравлічні або електричні системи не допускаються. Мембрана повинна бути прикріплена до нерухомої частини порівняно з циліндром. Регулювання попереднього навантаження пружини можна здійснювати виключно, впливаючи на висоту стиснення пружини, коли клапан закритий. Попереднє завантаження пружини неможливо змінити під час роботи. Пружина повинна бути виготовлена з одного залізного дроту з постійною жорсткістю (k). Повзунок повинен бути виготовлений із сплаву на основі алюмінію.

Циліндричний стрижень повинен бути виготовлений із сплавів на основі заліза. Корпус клапана повинен бути виготовлений з сплаву або пластику на основі алюмінію.

**Specification of the Valve**

Valve must act only on the main exhaust port.

«Exact same number and type of parts as shown in drawing 1 with below exceptions:

Cover holding screws may be replaced by a clip. Location pins are optional.

An oil drain hole may be added as shown on drawing 2. The sole purpose of this hole is to drain oil that may have leaked from the engine. This hole can be linked to a dedicated recuperation tank. Actuation of the valve must be done using a single spring on top of a single piston and a single membrane linked to the sliders by a single cylindrical sliding rod. No active system is allowed. Pneumatic, hydraulic or electrical systems are not allowed. The membrane must be attached to a fixed part compare to the cylinder. Adjustment of the spring preload can be done solely acting on the spring compression height when valve is closed. The preload of the spring cannot be modified while running. Spring must be made of a single iron wire with constant stiffness (k). Slider must be made of an aluminium based alloy. Cylindrical rod must be made of iron based alloys. Valve body must be made of aluminium based alloy or plastic.

**ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 15. СПЕЦИФІЧНИЙ МОНОТИПОВИЙ ВИХЛОП КЛАСУ ОК, ОК-N та ОК-N JUNIOR.**

У чемпіонатах, кубках і трофеях FIA з картингу з 2023 по 2025 роки продукт повинен бути позначений логотипом CIK-FIA та кодом «T23 SR», який буде тисненим. Ці позначки мають бути чітко розбірливими після того, як виріб буде встановлено на карті.

[https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2023-02/TD%202.9a\\_OK%20Exhaust%202023.pdf](https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2023-02/TD%202.9a_OK%20Exhaust%202023.pdf)

**DESSIN TECHNIQUE N°2.9.a**

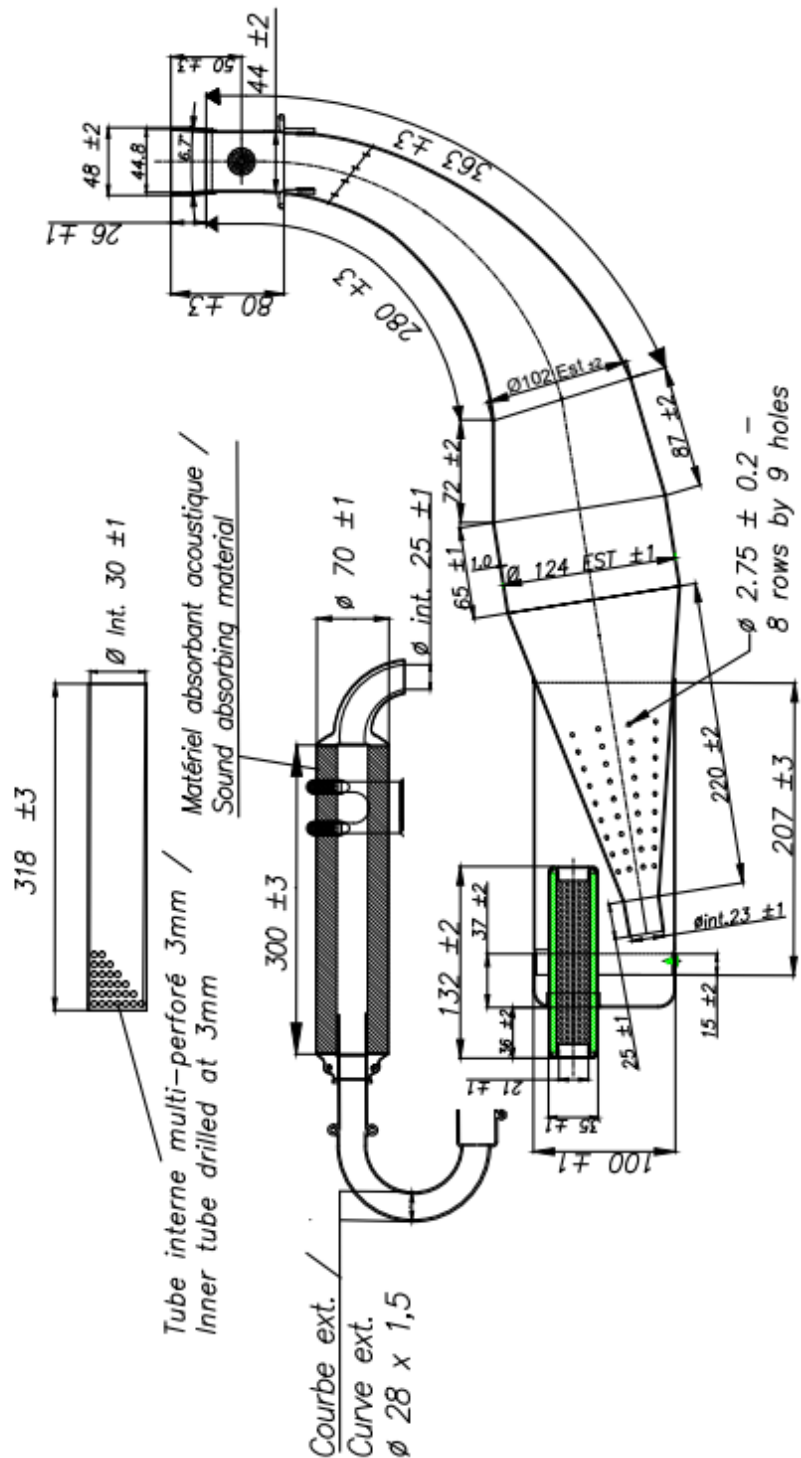
**TECHNICAL DRAWING No. 2.9.a**

**Echappement monotype spécifique OK**

**Specific OK monotype exhaust**

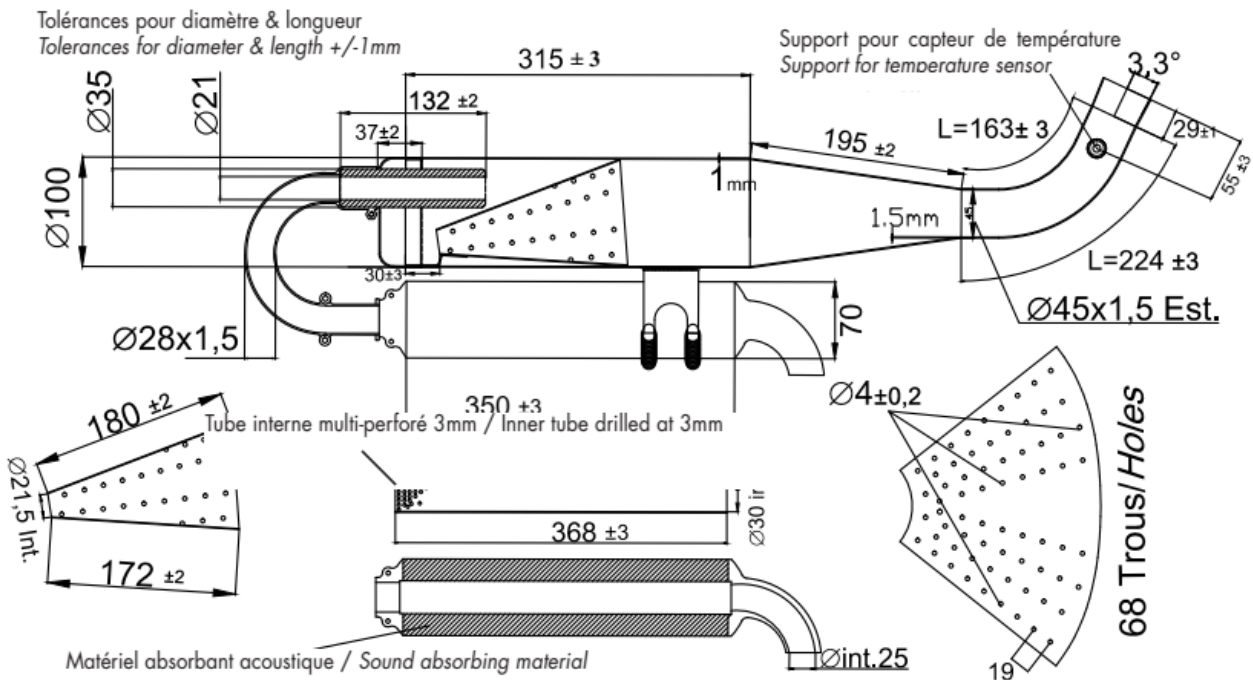
Dans les Championnats, Coupes et Trophées FIA Karting de 2023 à 2025, le produit doit être marqué du logo CIK-FIA et du code «T23 SR» qui sera gravé. Ces marques doivent être clairement lisibles une fois le produit monté sur le kart.

In the FIA Karting Championships, Cups and Trophies from 2023 to 2025, the product must be marked with the CIK-FIA logo and the code «T23 SR» which will be embossed. These markings must be clearly legible once the product is fitted on the kart.



**ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 16. СПЕЦИФІЧНИЙ МОНОТИПОВИЙ ВИХЛОП КЛАСУ ОК-JUNIOR.****CIK-FIA TECHNICAL DRAWING No. 2.10.b**<https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2023-03/2.10.b.pdf>

У Чемпіонатах, Кубках і Трофеях FIA з картингу з 2023 по 2025 рік продукт повинен бути позначений логотипом CIK-FIA та кодом «T18 JR», який буде вигравірувано. Ці позначки мають бути чітко розбірливими після встановлення продукту на карті.

**DESSIN TECHNIQUE N°2.10.b****TECHNICAL DRAWING No. 2.10.b****Echappement monotype spécifique OK-Junior****Specific OK-Junior monotype exhaust**

Dans les Championnats, Coupes et Trophées FIA Karting de 2023 à 2025, le produit doit être marqué du logo CIK-FIA et du code «T18 JR» qui sera gravé. Ces marques doivent être clairement lisibles une fois le produit monté sur le kart.

In the FIA Karting Championships, Cups and Trophies from 2023 to 2025, the product must be marked with the CIK-FIA logo and the code «T18 JR» which will be embossed. These markings must be clearly legible once the product is fitted on the kart.

**ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 17. ПЛОМБУВАННЯ ДВИГУНІВ.**

1. Під час проведення Змагань, після проходження кваліфікації (якщо інше не вказано в Регламенті змагання) всі двигуни можуть бути опломбовано.
  - 1.1. Класи MINI GR3, 60 mini, 60 baby пломбуються: циліндр – головка циліндра;
  - 1.2. Класи Vortex Baby Rok, Vortex Rok mini: циліндр – головка циліндра;
    - 1.2.1. Представник(и) або Дистриб'ютор(и) «Vortex Rok» зобов'язаний забезпечити на час проведення офіційних заїздів присутність нового двигуна або основи двигуна для перевірки окремих частин двигуна на однакову відповідність з заводом-виробником та на відповідність технічних розмірів, які відсутні у вимогах технічних регламентів «Vortex Rok» до відповідних класів, які заявлені у Змаганні технічному Комісару змагань.
    - 1.2.2. Представник(и) або Дистриб'ютор(и) «Rotax Max» зобов'язаний забезпечити на час проведення офіційних заїздів присутність нового двигуна або основи двигуна для перевірки окремих частин двигуна на однакову відповідність з заводом-виробником та на відповідність технічних розмірів, які відсутні у вимогах

технічних регламентів «Rotax Max» до відповідних класів, які заявлені у Змаганні технічному Комісару змагань.

2. Представники команд зобов'язані підготувати двигуни для пломбування. Наявність отвору в головці циліндра та у високій гайці, замість оригінальної гайки головки циліндра, обов'язково. Мінімальний діаметр отвору – 1,5 мм.
3. Процедура розпломбування вказується у Регламенті змагань.