

РОЗРОБЛЕНО та ПОГОДЖЕНО

Комітет картингу
Рішення від
«30» січня 2026 р.

ЗАТВЕРДЖЕНО

Комісія автомобільного спорту FAU
Рішення від
«_02_» _2026 р.



**АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ
КОМІТЕТ КАРТИНГУ**



**ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ
ДО КАРТІВ ДЛЯ УЧАСТІ У ЗМАГАННЯХ
З КАРТИНГУ 2026 РОКУ**

**ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 18.
КЛАСИ КАРТІВ ЯКІ НЕ БЕРУТЬ УЧАСТІ В ЧЕМПІОНАТІ УКРАЇНИ**

КЛАСИ ЯКІ НЕ БЕРУТЬ УЧАСТІ В ЧЕМПІОНАТІ УКРАЇНИ!

1. КЛАС «NATIONAL SHIFTER»

- 1.1. Камера згоряння мін. – 11 см³.
- 1.2. Одноциліндрові двигуни рідинного охолодження з клапаном на впуск, омологаций СІК–FIA всіх років, з коробкою передач.
- 1.3. Мотоциклетні двигуни, з вільним впуском та охолодженням, із зафіксованим у циліндрі регулятором випуску максимальним об'ємом 125 см³.
- 1.4. Двигун має зберігати оригінальну конструкцію, бути візуально однаковим із фотографіями, що надані в омологацийній карті;
- 1.5. Дозволяється використання запасних частин двигунів нових омологаций, без зміни ходу колінчастого валу, та максимального діаметра циліндра, зазначених у омологацийній карті для даного двигуна;
- 1.6. Шатун – виробник не регламентується, розміри – відповідні оригіналу.
- 1.7. Максимальний робочий об'єм циліндра: 125 +1см³;
- 1.8. Максимальна фаза випуску – 199° незалежно від вказаної в омологацийній формі (виміряна на крузі мінімального діаметра 200 мм або при допомозі цифрового приладу);
- 1.9. Силовий агрегат: двигун не повинен відділятися від коробки передач.
- 1.10. Силовий агрегат може розділятися тільки на 2 частини (у вертикальній чи горизонтальній площині);
- 1.11. Клапанна коробка (розмір і креслення) повинна відповідати омологацийній формі.
- 1.12. Кришка клапанної коробки вільна;
- 1.13. Карбюратор - зроблений із алюмінію, максимальний діаметр дифузору - 30 мм. карбюратор повинен бути Dell'Orto VHSN 30. Карбюратор повинен бути суворо оригінальним. Регулюванню підлягають – заслінка, голка, поплавков, поплавкова камера, розпорошувач (жиклерний стовпчик), жиклери і комплекти деталей голки, відповідаючи всім змінним деталям тільки оригінальному Dell'Orto.
- 1.14. Повітряний фільтр омологацийі всіх років, для класу KZ, ICC, FC;
- 1.15. Коробка передач: омоологована СІК-FIA, виключно механічна коробка передач з ручним управлінням без сервоприводів. Мінімум – 3, максимум 6 передач. Перевірка передаточних чисел за допомогою градуйованого диска мінімальним діаметром 200 мм або цифрового пристрою; десяті числа, вказані в омологацийній формі повинні бути вказані в долях градусів, а не в хвилинах. Виробник, модель і тип повинні бути вказані в Омологацийній карті.
- 1.16. Системи запалювання омологацийі всіх років, для класу KZ, ICC, FC;

- 1.17. Будь-яка система випередження кута запалювання та виключення запалювання заборонена.
 - 1.18. Свічки запалювання: вільні. Корпус свічки запалювання (за винятком електродів), закрученої в головку циліндра не повинен виступати за межі верхньої частини купола камери згорання;
 - 1.19. Розміри різьбової частини свічки: довжина – 18.5 мм., діаметр та крок: M14x1.25.
 - 1.20. Об'єм камери згорання: 11 см³ мінімум;
 - 1.21. Камера згорання повинна бути заповнена у відповідності до методу, описаного в Додатку 4 Технічних вимог;
 - 1.22. Вихлопна система: резонатор з магнітної сталі товщиною не менше 0,75 мм, проставки між циліндром і резонатором та глушником – вільні;
 - 1.23. Шасі - омологації всіх років, з гальмами на 4 колеса, для коробочного класу KZ, ICC, FC, або з реєстрацією ФАУ;
 - 1.24. **ОБОВ'ЯЗКОВЕ** використання переднього бампера, що змінює первісне положення у разі штовхання іншого карту **(розділ V пункт 7 ТВ)**.
 - 1.25. Шини: відповідно Регламенту змагання.
 - 1.26. Мінімальна вага з пілотом – 175 кг.
- 2. КЛАС 125NATIONAL 32+**
- 2.1. Двигун об'ємом 125 см³ без коробки передач.
 - 2.2. **ОБОВ'ЯЗКОВЕ** використання переднього бампера, що змінює первісне положення у разі штовхання іншого карту **(розділ V пункт 7 ТВ)**.
 - 2.3. Мінімальна вага – 175 кг.
 - 2.4. Шини: відповідно Регламенту змагання.
- 3. КЛАС 125NATIONAL**
- 3.1. Двигун об'ємом 125 см³ без коробки передач.
 - 3.2. **ОБОВ'ЯЗКОВЕ** використання переднього бампера, що змінює первісне положення у разі штовхання іншого карту **(розділ V пункт 7 ТВ)**.
 - 3.3. Мінімальна вага 160 кг.
 - 3.4. Шини: відповідно Регламенту змагання.
- 4. КЛАС 125NATIONAL–JUNIOR**
- 4.1. Двигун об'ємом 125 см³ без коробки передач.
 - 4.2. **ОБОВ'ЯЗКОВЕ** використання переднього бампера, що змінює первісне положення у разі штовхання іншого карту **(розділ V пункт 7 ТВ)**.
 - 4.3. Мінімальна вага 145кг.
 - 4.4. Шини: відповідно Регламенту змагання.
- 5. КЛАС 125NATIONAL MINI**
- 5.1. Двигун об'ємом 125 см³ без коробки передач.
 - 5.2. Тип шин на конкретні змагання визначаються Регламентом;
 - 5.3. **ОБОВ'ЯЗКОВЕ** використання переднього бампера, що змінює первісне положення у разі штовхання іншого карту **(розділ V пункт 7 ТВ)**.
 - 5.4. Мінімальна вага 115 кг.
- 6. КЛАС 125NATIONAL MICRO**
- 6.1. Двигун об'ємом 125 см³ без коробки передач.
 - 6.2. Тип шин на конкретні змагання визначаються Регламентом;
 - 6.3. **ОБОВ'ЯЗКОВЕ** використання переднього бампера, що змінює первісне положення у разі штовхання іншого карту **(розділ V пункт 7 ТВ)**.
 - 6.4. Мінімальна вага 105 кг.

КЛАСИ ЯКІ НЕ БЕРУТЬ УЧАСТІ В ЧЕМПІОНАТІ УКРАЇНИ! та КУБКУ УКРАЇНИ!

7. КЛАС «VORTEX MINI ROK»

- 7.1. Двигуни повинні повністю відповідати затвердженим **омологаційним** картам. Всі деталі та вузли двигуна повинні бути оригінальними. На картері, циліндрі та головці циліндра двигуна обов'язково повинно бути клеймо «UA».
- 7.2. Шасі:
 - 7.2.1. База – 950 мм +/- 5 мм
 - 7.2.2. Максимальний діаметр труб рами 28 мм.
- 7.3. **Тип шин на конкретні змагання визначаються Регламентом;**
- 7.4. Максимальна ширина карта по зовнішнім сторонам задніх коліс 1100 мм, **для дощових перегонів – згідно Додатку №11.**
- 7.5. Максимальний діаметр задньої осі 30 мм (мінімальний розмір стінки осі – 4,9мм);
- 7.6. Довжина задньої осі 960 ±10мм. Вага задньої осі – 2900 ±100 гр;
- 7.7. Ширина переднього диска 110-120 мм, ширина заднього диска 140-150мм, для дощових перегонів – Ширина переднього диска 110-120 мм, ширина заднього диска 140-150мм.
- 7.8. **Обов'язкове застосування переднього бампера, бічних коробів, пластикового відбійника.**
- 7.9. **ОБОВ'ЯЗКОВЕ використання переднього бампера, що змінює первісне положення у разі штовхання іншого карту (розділ V пункт 7 ТВ).**
- 7.10. На глушник впуску рекомендовано встановлювати додатковий поролоновий фільтр, який можливо придбати у постачальника Vortex Rok Україна.
- 7.11. Організатор вправі визначити передатне відношення (зірки).
- 7.12. Мінімальна вага карта (включаючи вагу пілота) – **110 кг.**

8. КЛАС «VORTEX BABY ROK»

- 8.1. Двигуни повинні повністю відповідати затвердженим реєстраційним картам. Всі деталі та вузли двигуна повинні бути оригінальними. На картері, циліндрі та головці циліндра двигуна обов'язково повинно бути клеймо «UA».
- 8.2. Тип шин на конкретні змагання визначаються Регламентом.
- 8.3. Максимальна ширина карта по зовнішнім сторонам задніх коліс 1100 мм, для дощових перегонів – **згідно Додатку №11.**
- 8.4. Обов'язкове використання системи запалювання з обмежувачем числа обертів 11000 об./хв. (централіна Selettra) блакитного кольору. На змаганнях буде можливе жеребкування обмежувачів обертів, між пілотами «Vortex Baby Rok».
- 8.5. Шасі повинні відповідати вимогам, що передбачені для класу «VORTEX MINI ROK».
- 8.6. На глушник впуску рекомендовано встановлювати додатковий поролоновий фільтр, який можливо придбати у постачальника Vortex Rok Україна.
- 8.7. Передатне відношення (зірки) – визначається Регламентом.
- 8.8. Мінімальна вага карта (включаючи вагу пілота) – 100 кг.

9. КЛАС RETRO mini

- 9.1. Двигуни до 90 см/куб. які виготовлялись до 2000 року.
- 9.2. Шасі саморобні або виготовлені фабрично до 2000 року.
- 9.3. Шини та диски –вільні.
- 9.4. Вік пілотів 6 – 13 років.

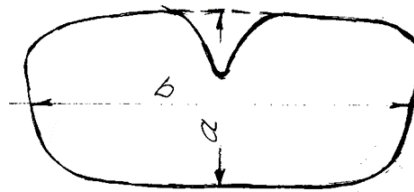
10. КЛАС RETRO masters

- 10.1. Двигуни більш ніж 90 см/куб. які виготовлялись до 2000 року.
- 10.2. Шасі саморобні або виготовлені фабрично до 2000 року.
- 10.3. Шини та диски –вільні.
- 10.4. Вік пілотів від – 12 років.

11. КЛАС "ПІОНЕР-Н"

- 11.1. Одноциліндрові двигуни "Мотор-Січ Д-70Д" повітряного охолодження без коробки передач виробництва Запорізького заводу "Мотор - Січ";
- 11.2. Робочий об'єм двигуна - $70,6 \text{ см}^3 \pm 0,1$;
- 11.3. Об'єм камери спалювання - $7,5 \text{ см}^3 \text{ min.}$ - (процедура обміру у Додатку 4);
- 11.4. Хід поршня - $35,8 \text{ мм} + 0,06$, діаметр поршня максимальний - $50,12 \text{ мм.}$;
- 11.5. Циліндр - оригінальний Мотор Січ, без доопрацювання, максимальна висота вихлопного вікна від нижньої площини циліндра - $39,0 \text{ мм.} + 0,3$.
- 11.6. Максимальна площа вікна впуску, що визначається, як добуток граничних розмірів висоти та ширини, заміряних по середині вікна внутрішньої площини циліндра (див. рисунок) не повинна перевищувати $S_{\text{max. впуск.}} = 364 \text{ мм}^2$.
- 11.7. Максимальна площа вікна випуску, що визначається, за тією ж методикою не повинна перевищувати $S_{\text{max. вип.}} = 420 \text{ мм}^2$.
- 11.8. Максимальна площа кожного перепускного вікна впуску, що обчислюється згідно з зазначеною методикою не повинна перевищувати $S_{\text{max. переп.}} = 260 \text{ мм}^2$.

Рис.



$$S = a \cdot b$$

- 11.9. Розміри для визначення площі вікна визначаються за відбитком периметру вікна на папірці, що прикладається до внутрішньої площини циліндру. Значення ширини та висоти заміряються за допомогою штангенциркуля з округленням отриманого значення у більший бік до цілого числа.
- 11.10. Поршневі кільця - 2 шт., прямокутної форми, висота $1,2 \text{ мм.} (\pm 0,05)$;
- 11.11. Охолодження - примусове, повітряне;
- 11.12. Муфта - центробіжного типу, момент спрацьовування не більше 5000 об/хв. , пілот повинен знаходитись за кермом;
- 11.13. Запалення - комплектації заводу-виробника; шпонка, шпоночні пази колінчатого валу та ротора запалювання оригінальні, без доопрацювання і пошкоджень;
- 11.14. Карбюратор - типу "ВЕНТУРИ" КМ - 17, "Tillotson-HS" з максимальним діаметром дифузора $17,7 \text{ мм}$, загальна довжина пакету деталей впускного тракту від площини кріплення впускного патрубку на циліндрі до площини кріплення на карбюраторі - не більше 40 мм ;
- 11.15. Система запуску двигуна не регламентується. Обов'язкова кнопка зупинки двигуна;
- 11.16. Основним документом для контролю розмірів є реєстраційні карти ФАУ (див. додаток);
- 11.17. Випускна труба та коліно - згідно реєстраційної карти ФАУ (з 2018р дозволено використання труби 2-гого покоління фото та реєстраційна карта докладається) труби використовуються згідно реєстраційних карт 1 або 2.
- 11.18. Ведуча зірочка - 10 зубів;
- 11.19. З 2018р дозволено використання картеру двигуна нового зразка (з широкими каналами продувки
- 11.20. Дозволено вносити наступні зміни:
 - 11.20.1. Знімати в карбюраторі пускову заслінку з віссю.
 - 11.20.2. Отвір від вісі пускової заслінки заглушити.

- 11.20.3. Змінювати гвинт кріплення дросельної заслінки
- 11.20.4. Доопрацювання вісі дросельної заслінки
- 11.20.5. Вільне кріплення карбюратора;
- 11.20.6. Для карбюратора КМ-17 – виготовляти нові кришки мембранної камери та камери бензонасосу
- 11.20.7. дозволяється встановлювати вакуумний штуцер на кришку бензонасосу карбюратора "Tillotson-HS"; та замінити паливний штуцер на будь-який інший,
- 11.20.8. Встановлювати вільний повітряний фільтр різних років омологації; отвори впускних трубок – 2x23 мм максимум;
- 11.20.9. Встановлювати свічку запалювання з довжиною різьби до 10 мм, діаметр 14 мм, крок 1,25;
- 11.20.10. Заглушувати отвір декомпресора у циліндрах деяких модифікацій;
- 11.20.11. Полегшення картера двигуна зняттям металу - не торкаючись кривошипно-шатунної камери та площини роз'єму з циліндром;
- 11.20.12. Зняття металу на картері для співпадіння каналів продувки з каналами циліндра;
- 11.20.13. Ремонт картера за допомогою зварки, крім зони перепускних каналів;
- 11.20.14. Переносити вакуумний штуцер приводу паливного насоса у картері в інше місце з незмінним діаметром внутрішнього отвору, рівним 2,5 мм;
- 11.20.15. Проводити заміну підшипників на інші 203 серії з кульками з магнітного матеріалу;
- 11.20.16. Матеріал, товщина прокладки між циліндром і картером двигуна та частинами картера не регламентується;
- 11.20.17. Сальники колінчастого валу будь-якого виробника, відповідні розмірам—17x29 мм.;
- 11.20.18. Циліндр – встановлювати датчик температури у глухий отвір з різьбою, виготовлений на місці центрального отвору зверху циліндра;
- 11.20.19. на поршневих кільцях допускається зняття фасок;
- 11.20.20. Ремонт свічних різьбових отворів згідно креслень. Футорка дозволена, згідно креслення реєстраційної карти;
- 11.20.21. Підсилувати випускне коліно біля циліндра та встановлювати датчик температури;
- 11.21. Колінчастий вал - оригінальний, (дозволено нарізати різьбу для закрутки гайки електричного пуску двигуна);
- 11.22. Вузол охолодження – оригінальний, кожух охолодження циліндра вільний;
- 11.23. Мінімальна вага – 105 кг;
- 11.24. Технічні креслення до класу Піонер-Н наведені у Додатку 14.

12. КЛАС “ПІОНЕР-Н-МІНІ”

- 12.1. Двигуни та карти повинні відповідати вимогам, що передбачені для класу “Піонер-Н”; технічні креслення до класу наведені у Додатку 14.
- 12.2. Основним документом для контролю розмірів є реєстраційні карти Комітету Картингу ФАУ;
- 12.3. Технічні креслення до класу наведені у Додатку 14.
- 12.4. На впуску обов'язкове встановлення двох шайб, через які повинна проходити уся робоча суміш, яка поступає до циліндру: однієї дистанційної шайби з отвором діаметром не більше $20 \pm 0,5$ мм та дросельної шайби з отвором діаметром 12 мм максимум. Товщина кожної шайби не більше 2 мм і не менше 1,5 мм фаски на діаметрі 12 мм. – заборонені;
- 12.5. Від площини карбюратора мусить стояти одна прокладка товщиною не більше 1 мм, шайба з внутрішнім діаметром 20 мм., одна прокладка товщиною не

- більше 1 мм, ще одна шайба з максимальним внутрішнім діаметром 12 мм. ,далі пакет деталей не регламентується;
- 12.6. Загальна довжина пакету деталей впускного тракту від карбюратора до площі кріплення впускного патрубку на циліндрі не більше 40 мм;
- 12.7. Мінімальна вага – 90 кг.

13. КЛАС «COMER MICRO»

- 13.1. До змагань допускаються двигуни COMER C50 та C52 які відповідають Реєстраційній формі двигуна для карта 01/UA/25.
- 13.2. Ланцюг виключно типу 219.
- 13.3. Обов'язкове використання передньої (моторної) зірочки 10, задньої 90.
- 13.4. 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.

13.5. Трансмсія.

- 13.5.1. Від зірочки двигуна на задню суцільну вісь завдяки ланцюговому типу, заборонено будь-яка система змащення ланцюга.
- 13.5.2. Обов'язкове використання передньої (моторної) зірочки 10, задньої 90.
- 13.5.3. Використання захисту ланцюга, яке закриває ланцюг зверху та з обох боків вниз принаймні на 15 мм обов'язкове.

13.6. Сидіння:

- 13.6.1. Сидіння має бути надійно прикріплено до шасі 4 точками, мінімальний діаметр болтів кріплення 6 мм.
- 13.6.2. Сидіння пілота повинно бути сконструйовано так, щоб при прискоренні, гальмуванні та бокових навантаженнях не рухалось ні вперед ні в боки.
- 13.6.3. Обов'язкове використання шайб мінімальним діаметром 40 мм з мінімальною площею 13см³ між сидінням та точками кріплення сидіння.
- 13.7. Педалі повинні бути надійно прикріплені до шасі. З'єднання між дросельною заслінкою та карбюратором повинне бути механічним.

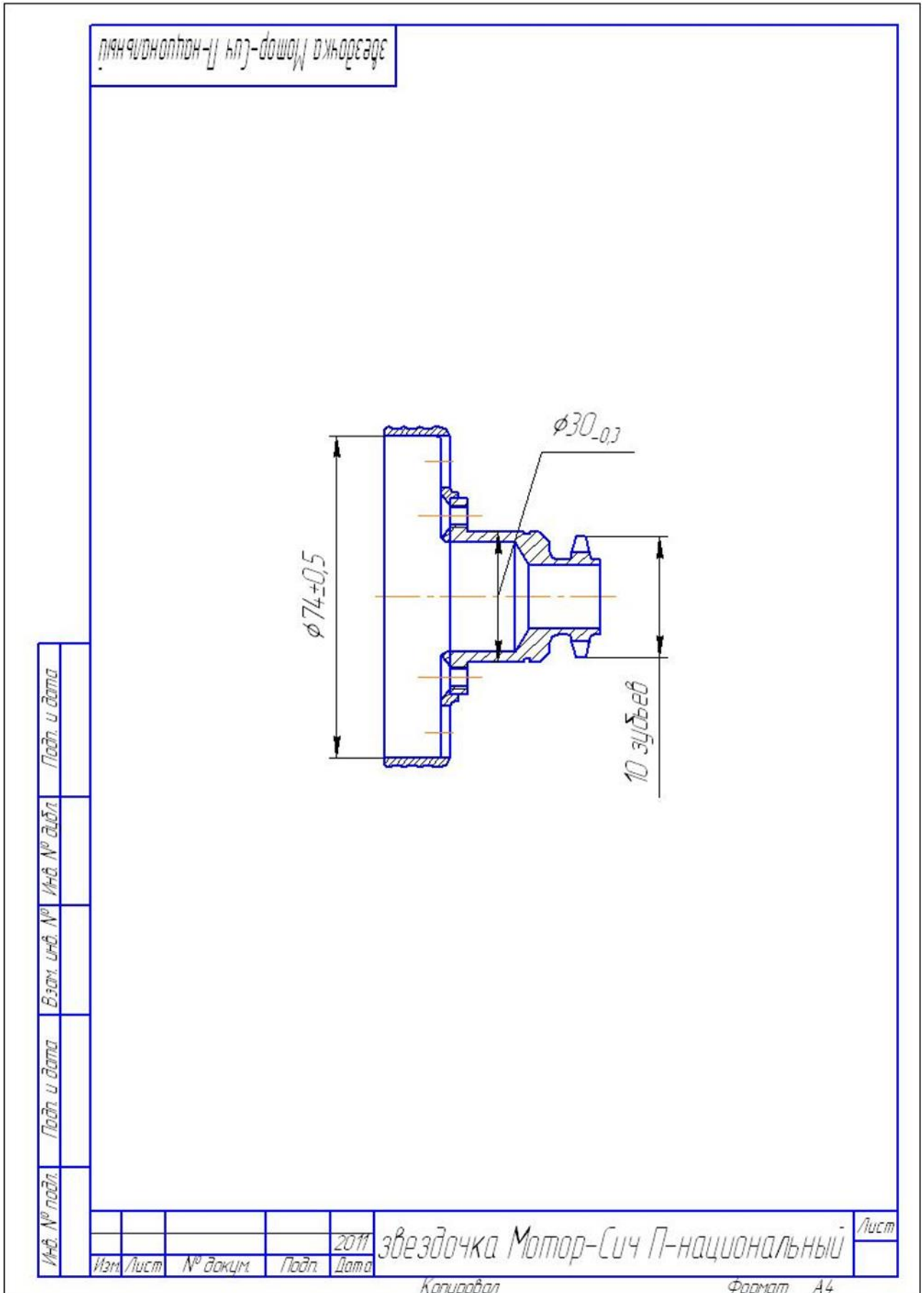
13.8. Гальмівна система:

- 13.8.1. Гальма можуть бути механічними або гідравлічними.
- 13.8.2. 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.
- 13.8.3. 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).

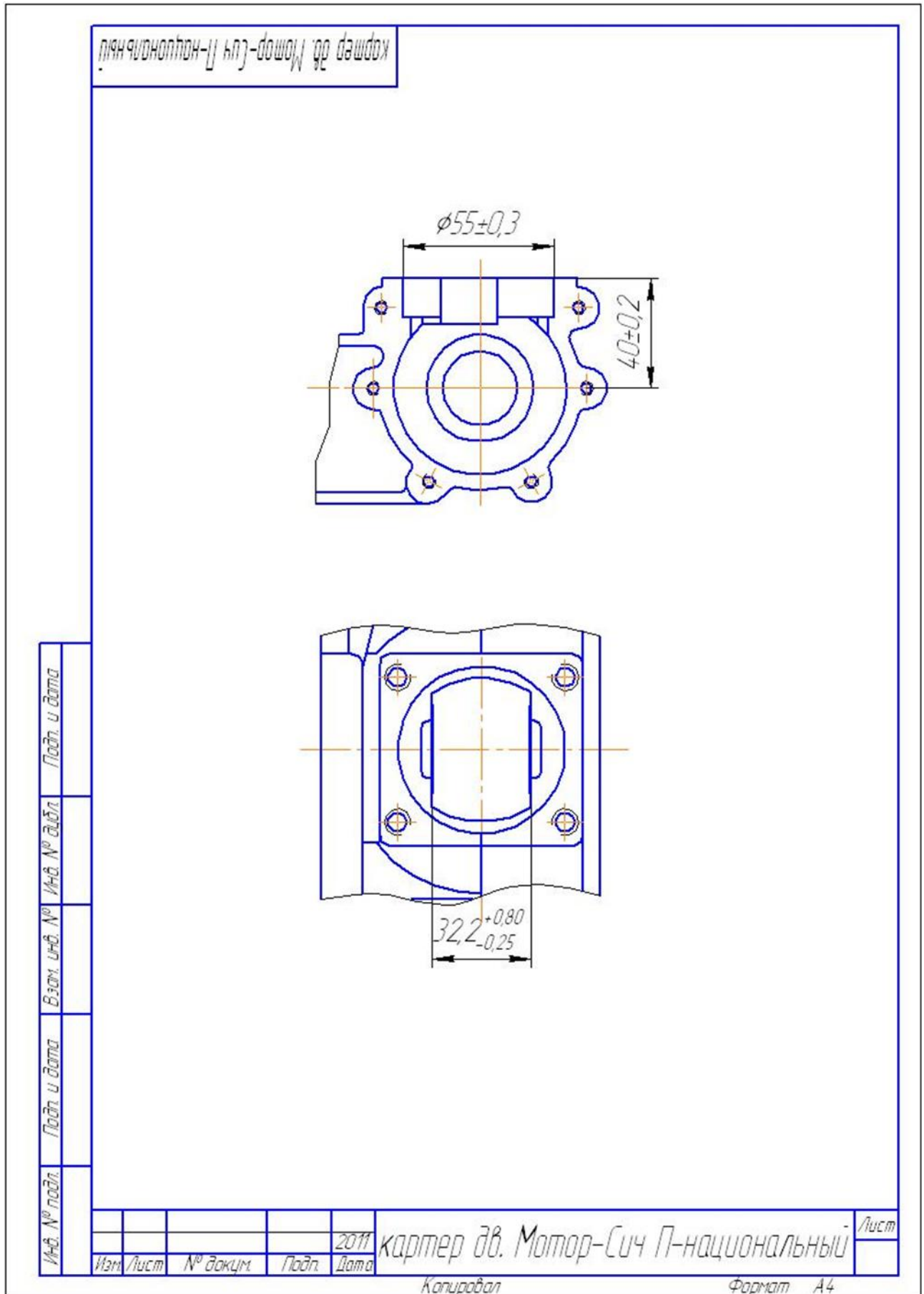
- 13.8.4. Захист повинен бути прикріплений на шасі навпроти гальмівного диску.
- 13.9. **Паливний бак** встановлений на штатне кріплення на двигуні, обов'язкове використання оригінальної подачі палива під атмосферним тиском.
- 13.10. **Колісні диски:**
- 13.10.1. Сплав: алюміній (і сплавів), за винятком титан, магній та їх сплави і композитні матеріали (кевлар, з вуглецевого волокна і т.д.).
- 13.10.2. Ширина переднього диску 110-120 мм.
- 13.10.3. Ширина заднього диску 140 мм (-0,1 мм/+10 мм)
- 13.11. Дозволено 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 самоблокуємою 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, полик, пластикові деталі)
- 13.12. **Датчик хронометражу** має бути закріплений виключно на задній площині сидіння водія. Інші місця кріплення датчику хронометражу заборонені.
- 13.13. **Шини:**
- 13.13.1. Обов'язкове використання шин **відповідно до Регламенту змагань.**
- 13.13.2. Будь-яке доопрацювання, хімічна обробка, також заборонена заміна шин.
- 13.14. Мінімальна **вага** карта після фінішу разом з пілотом **70 кг.**
- 13.15. **Вік** пілотів – 4(повних років) – 7 років включно. **Якщо протягом багатоступінчастого змагання (на одному з етапів) вік водія перевищує вказаний, такі етапи не зараховуються ні до особистого, ні до командного заліку. Допускаються водії з ліцензією категорії «КМ».**

ТЕХНІЧНІ КРЕСЛЕННЯ ДО КЛАСУ ПІОНЕР-Н, ПІОНЕР Н-МІНІ

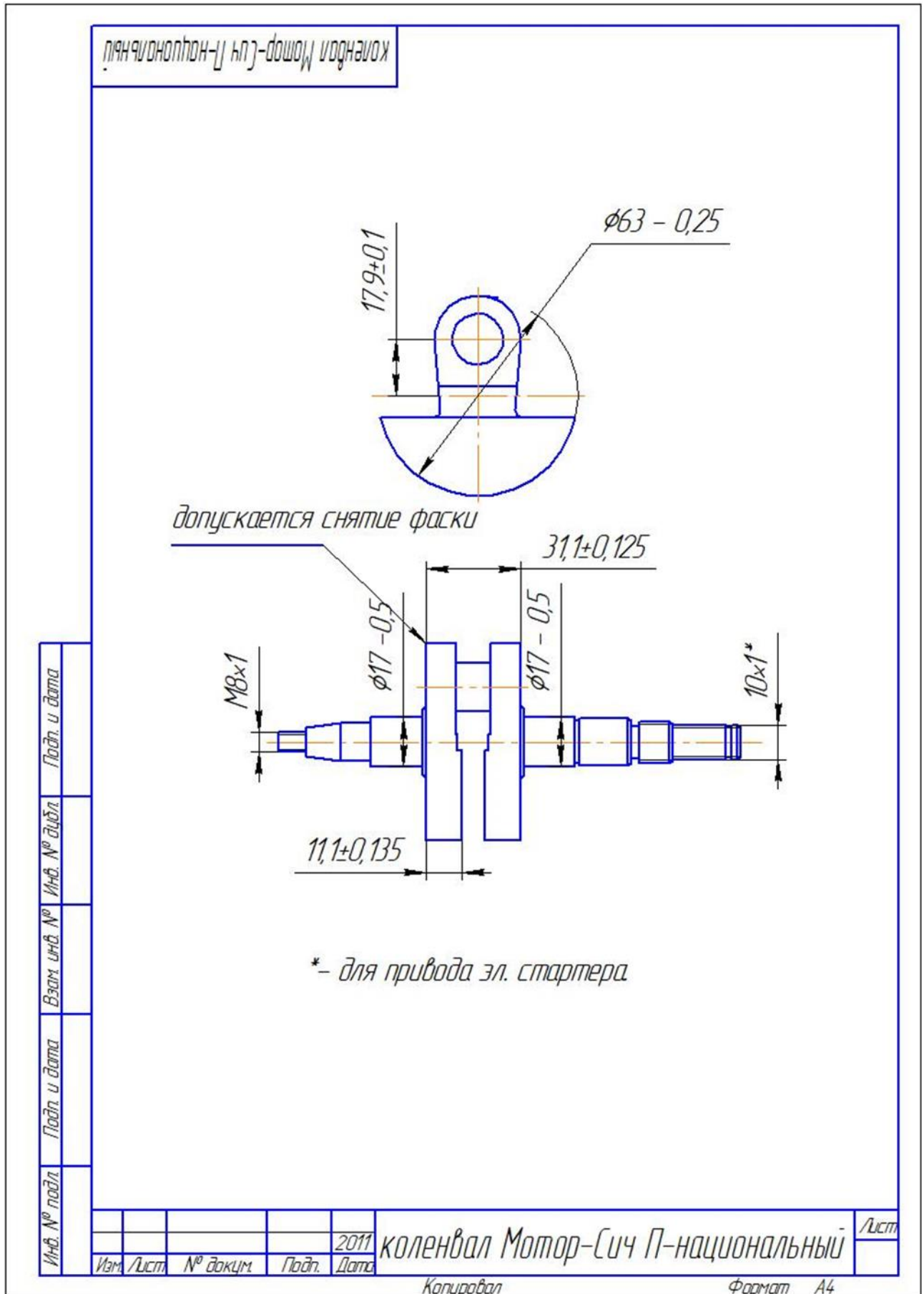
КРЕСЛЕННЯ 1



КРЕСЛЕННЯ 2



КРЕСЛЕННЯ 3

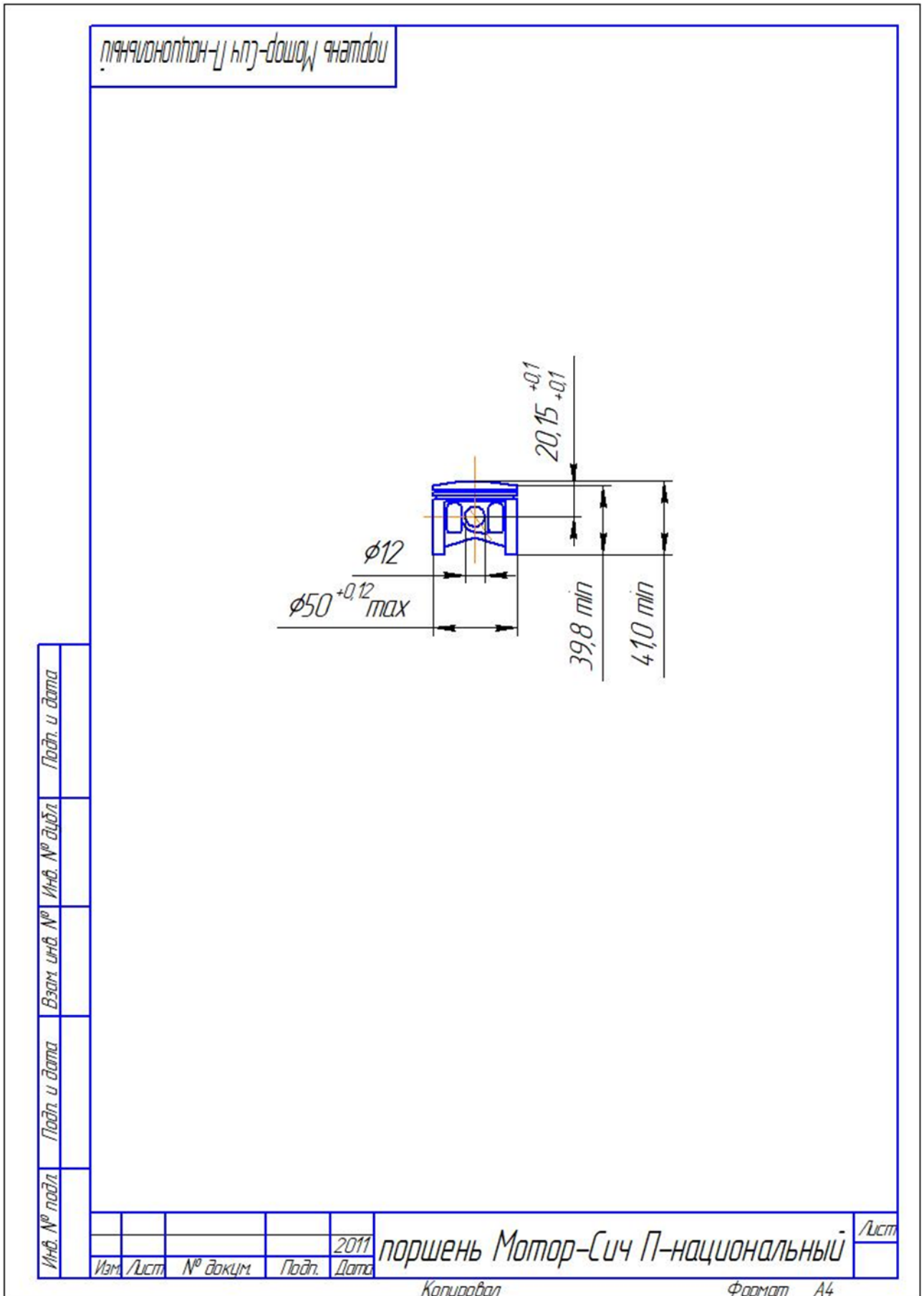


КРЕСЛЕННЯ 4

печатопластик-у кпз-дощку вонкєродимнєт шифтїм

Ив. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Ив. № дубл.	Подп. и дата	муфта центробежная Мотор-Сич П-национальный	Лист
Изм.	Лист	№ докцм.	Подп.	Дата		Копировал

КРЕСЛЕННЯ 5



КРЕСЛЕННЯ 6

дроссельные шайбы Мотор-сич П-Н мину

2.05

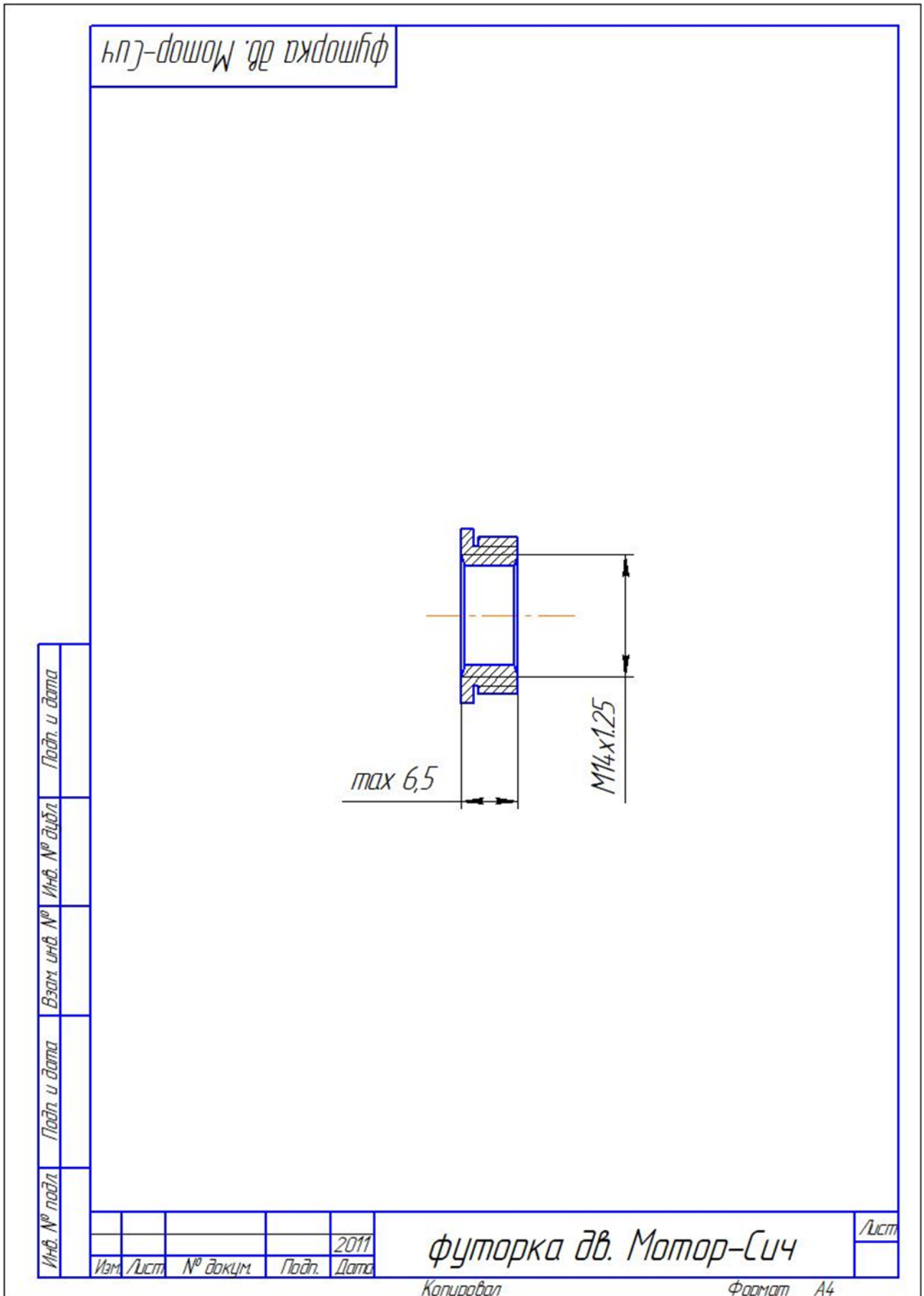
2.05

20 ± 0,5

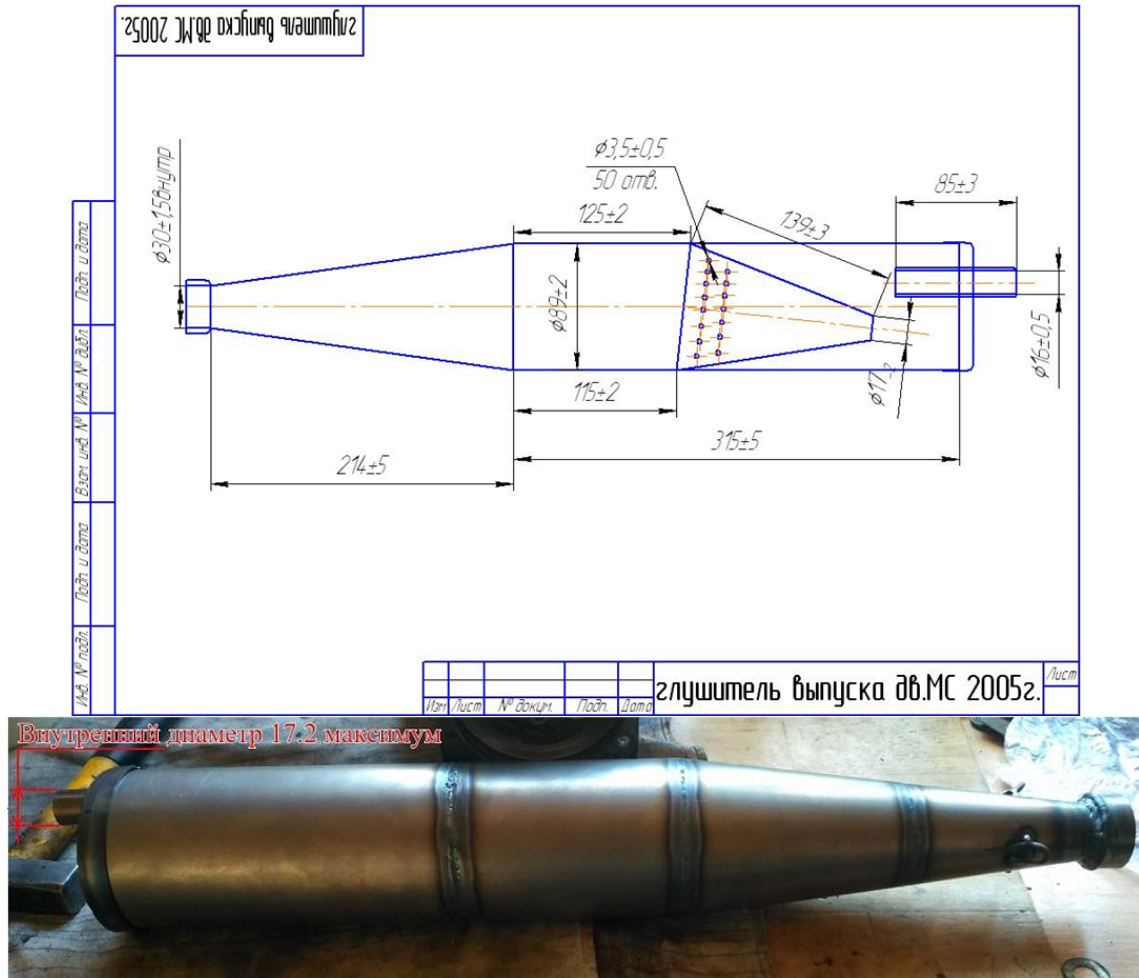
Max φ12

Инд. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Инд. № дубл.	Подп. и дата		Лист
					2011	
Изм.	Лист	№ док.м.	Подп.	Дата	<i>дроссельные шайбы Мотор-сич П-Н мину</i>	
					<i>Копировал</i>	<i>Формат А4</i>

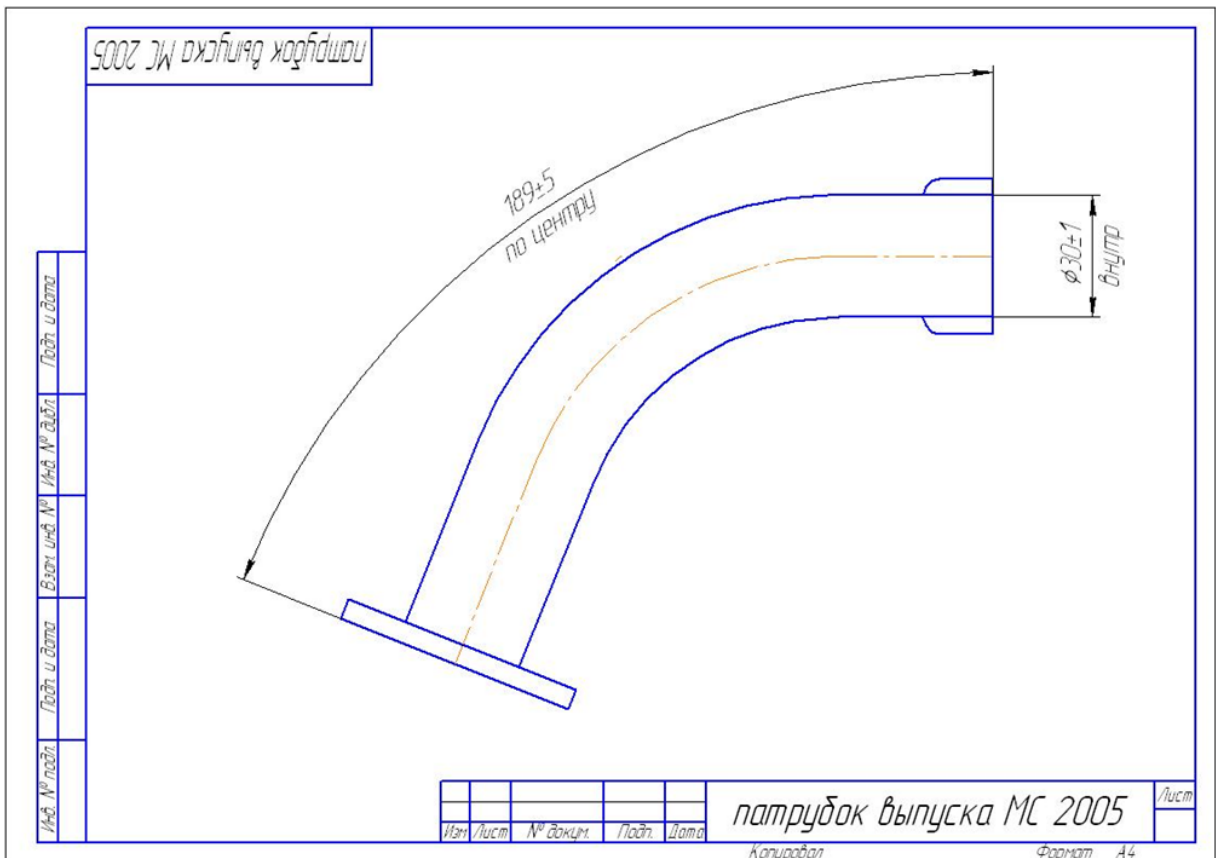
КРЕСЛЕННЯ 7



КРЕСЛЕННЯ 8



КРЕСЛЕННЯ 9



**ДОДАТОК ДО ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ 19.
КЛАСИ «КАРТ-4Т», «КАРТ-4Т maxi» та «КАРТ-4Т lady».**

КЛАС НЕ БЕРЕ УЧАСТІ В ЧЕМПІОНАТІ УКРАЇНИ та КУБКУ УКРАЇНИ!

1. Загальні положення:

- 1.1. Одноосібним правом на внесення змін у даний документ володіє КК ФАУ;
- 1.2. Усе, що не дозволено дійсними вимогами – безумовно заборонено;
- 1.3. У всіх випадках, не описаних у даних вимогах потрібно керуватися загальними положеннями та вимогами СІК–FIA та КК ФАУ;
- 1.4. Реєстрація пілотів, що приймають участь у змаганнях в класах картів «КАРТ-4Т», «КАРТ-4Т maxi» та «КАРТ-4Т lady» здійснюється один раз у певний сезон, перехід з класу «КАРТ-4Т» в клас «КАРТ-4Т maxi» та навпаки, впродовж певного сезону, не дозволяється.

2. Основні розміри та маса карта.

- 2.1. База:
 - 2.1.1. Довжина не більше – 1820 мм (без переднього коробу);
 - 2.1.2. Ширина не більше – 1400 мм;
 - 2.1.3. Колія не менша 2/3 використуваної бази;
 - 2.1.4. 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 – згідно загальних вимог СІК–FIA та КК ФАУ.
- 2.3. Мінімальна вага спорядженого карту з екіпірованим пілотом повинна складати: для картів класу «КАРТ-4Т lady» – 165 кг; «КАРТ-4Т» – 175 кг; для картів класу «КАРТ-4Т maxi» – 200 кг, при умові ваги пілота не менш ніж 90 кг.

3. Шасі.

- 3.1. Необхідно використовувати шасі, що має омологацію (будь які роки омологації) СІК–FIA або реєстрацію ФАУ. Саморобне шасі повинно пройти реєстрацію в КК ФАУ з пред'явленням креслень та розрахункової документації.

4. Рама.

- 4.1. Рама є основним несучим елементом карта, вона повинна мати достатню міцність, щоб сприймати навантаження, які виникають в процесі руху карта.
- 4.2. Рама повинна являти собою суцільну (зварну) конструкцію з сталевих безшовних труб. Матеріал повинен бути магнітним.
- 4.3. Всі вузли та агрегати карта повинні кріпитися до рами.

5. Полик.

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

6. Задній вал.

- 6.1. Задній вал повинен бути з магнітного матеріалу. Мінімальний зовнішній діаметр 40 мм., максимальний зовнішній діаметр 50 мм., вал повинен мати однаковий зовнішній діаметр по всій довжині та бути порожнистим. Стінка валу повинна

бути однакової товщини по всій довжині (виключення складають місця шпонкових пазів, можуть мати посилення).

7. Конструкція кузова

- 7.1. Застосування кузова для картів класів 4Т, 4Т maxі та 4Т lady обов'язкова. Кузов складається обов'язково з двох бічних коробів, із переднього обтікача і з фронтального щита, із заднього пластикового відбійника – згідно загальних вимог СІК-ФІА та КК ФАУ.
- 7.2. Ніякий елемент кузова не може бути використаним як паливний бак та для кріплення баласту. Ніякий виріз елементів кузовів не дозволений, крім тих, що передбачені заводом-виробником, та для застосування зовнішнього стартера. Кузов повинен бути закріплений бездоганно і не мати ніяких тимчасових елементів та гострих кутів (мінімальний радіус будь-яких кутів – 5 мм). Для елементів кузова не дозволяється використовувати метал, карбонові волокна та скловолокно. Пластмаса з якої виготовлені елементи кузова не повинна бути крихкою та не утворювати гострих кутів у випадку зламу.

8. Бічні коробки

- 8.1. Не повинні, в будь якому випадку, бути розташованими вище площини, що проходить через верх передніх і задніх шин, і зовнішню площину, що проходить зовні передніх і задніх коліс (передні колеса зорієнтовані прямо). Бічні коробки повинні мати дорожній просвіт у 25 мм мінімум і 60 мм максимум та бути жорстко закріплені до бокових відбійників. Проміжок між передньою частиною бічного короба і передніми колесами 150 мм максимум. Проміжок між задньою частиною бічного короба і задніми колесами 60 мм максимум. Ніяка частина бокового короба не може накривати будь-яку частину пілота, що сидить у нормальному положенні для керування. Поверхня бічних коробів повинна бути рівною і гладкою; вона не повинна мати отвори чи вирізи крім тих, що необхідні для їх кріплення, або отвору для зовнішнього стартера. На зовнішній вертикальній площі бічного коробу, ближче до задніх коліс, повинне бути передбачене місце для стартових номерів.
- 8.2. Бічні коробки не повинні перекирвати раму, якщо дивитись знизу, їх зовнішня сторона повинна бути вертикальною (+/-5° відносно теоретичної вертикальної площини) з висотою 100 мм мінімум і довжиною 400 мм мінімум, що вимірюється на рівні дорожнього просвіту. Короби не повинні затримувати у собі воду, гравій чи будь-яку іншу субстанцію.
- 8.3. У випадку «дощової гонки», бічні коробки не повинні бути розташованими за площиною, що проходить через зовнішній край задніх коліс.

9. Передній обтікач

- 9.1. Ні в якому разі обтікач не повинен бути розташованим вище площини, що проходить через верх передніх коліс та мати гострі краї. Він повинен мати в ширину 1000 мм мінімум та по максимуму, дорівнювати зовнішній ширині передніх коліс. Максимальна відстань між передніми колесами і задньою частиною обтікача: 150 мм. Виступ вперед: 650 мм максимум.
- 9.2. Передній обтікач не повинен мати отвори, крім передбачених конструкцією та затримувати у собі воду, гравій чи будь-яку іншу субстанцію.
- 9.3. В обов'язковому порядку слід застосовувати кріплення переднього бамперу що змінюють своє первісне положення у разі штовхання іншого карту.

10. Фронтальна панель

- 10.1. Фронтальна панель не повинна бути розташована вище горизонтальної площини, що проходить через верх керма та повинна залишити простір принаймні 50 мм із кермом і не повинна виступати за передній обтікач. Ширина панелі 250 мм мінімум та 300 мм максимум у найширшій її частині.

- 10.2. Панель повинна жорстко кріпитись, як найменш у трьох точках - до передньої частини рами за допомогою спеціальних кріплень та до тримача колонки керма, кріпленням у вигляді трикутника, який являє собою суцільну конструкцію, або утворений декількома незалежними планками. Розташування та кріплення панелі не повинне ускладнювати нормальне функціонування педалей та не покривати будь-яку частину ніг пілота, що сидить у нормальному положенні для керування.
- 10.3. На лицевій поверхні панелі повинне бути передбачене місце для розташування стартових номерів.

11. Відбійники

- 11.1. Обов'язкові передній, задній та бокові відбійники.
- 11.2. Відбійники, окрім заднього, повинні бути виготовлені з магнітного матеріалу. Обов'язкове застосування заднього пластикового відбійника промислового виробництва – згідно загальних вимог СІК-ФІА та КК ФАУ.
- 11.3. Передній та бокові відбійники виготовляється з однієї або кількох труб мінімальним діаметром 15 мм.
- 11.4. Передні відбійники встановлюються над переднім елементом шасі і кріпляться двома вертикальними затискачами до нього. Передня частина відбійника та передній елемент рами повинні знаходитись в одній вертикальній площині. Висота від поверхні землі - не менш ніж 200 мм.
- 11.5. Бокові відбійники встановлюються у відповідні кріплення на рамі та фіксуються за допомогою болтового з'єднання, або стяжних пружин.
- 11.6. Елементи кріплення заднього відбійника не повинні виходити за зовнішню площину відбійника, а сам відбійник за зовнішню сторону заднього колеса, у будь-якому випадку.

12. Аеродинамічні пристрої

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, або спрямовують зустрічний повітряний потік у карбюратор. Дозволяється встановлення поверх двигуна захисних щитків (метал або пластик), що унеможливають контакт пілота з розпеченими поверхнями.

13. Баласт

- 13.1. 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 з мінімальним діаметром 8 мм. При закріпленні баласту обов'язкове використання шайб діаметром не менш ніж 20 мм. і товщиною мінімум 1 мм. під болтами з внутрішньої сторони сидіння. Для фіксації слід використовувати гайки, що самоблокуються. Виступання кінців болтів над гайками повинне бути мінімальним (до трьох витків різьблення). Один блок баласту не повинен бути більшим ніж 5 кг.
- 13.2. Забороняється розташовувати баласт на тілі або екіпіровці пілота.

14. Трансмсія

- 14.1. Привод повинен бути завжди на задні колеса, будь-який тип диференціалу заборонено. Передача крутного моменту від колінчастого валу здійснюється за допомогою відцентрового сухого зчеплення, момент спрацювання не регламентовано. Використовується приводний ланцюг з маркуванням «428», кількість зубців веденої зірочки дорівнює 43 та не змінюється у будь-якому випадку. Дозволено встановлювати на власний розсуд, ведучу зірочку з кількістю зубів від 12 до 17.

- 14.2. Будь-який пристрій для автоматичного натягу чи змащення ланцюга забороняється.
- 14.3. Обов'язково повинен бути встановлений ефективний захист приводного ланцюга та зірочок (ведуча та ведена). Захист ланцюга забезпечується захисною стрічкою з еластичного, не крихкого пластику або алюмінію. Стрічка повинна обрамляти ведучу та ведену зірочки, як мінімум до рівня задньої осі.

15. Підвіска

Будь які пристрої підвіски, пружні, гідравлічні, пневматичні чи механічні заборонені.

16. Гальма

- 16.1. Гальма повинні бути омоологовані (будь які роки омологації) СІК-ФІА, або визнані, як ті, що використовуються для гоночних автомобілів карт, згідно загальних вимог та КК ФАУ. Застосування будь яких інших гальмівних механізмів, або окремих елементів, що не призначені для гоночних автомобілів карт - суворо забороняється.
- 16.2. Гальма повинні бути з гідравлічним приводом та діяти на обидва задні колеса одночасно, використання механічного приводу заборонено. Застосування передніх гальм з будь яким приводом для класів картів 4Т, 4Т maxі та 4Т lady забороняється.
- 16.3. Гальмівна тяга (зв'язок між педаллю і головним тормозним циліндром) повинна бути обов'язково дубльована (якщо використовується трос, він повинен мати діаметр не менш ніж 1,8 мм і надійно блокований кабельною кліпсою).
- 16.4. Використання карбонових гальмівних дисків та керамічних гальмівних колодок - забороняється.

17. Рульове керування

- 17.1. Рульове колесо повинно бути суцільним колом, що не включає будь-якого оберненого куту в його основній формі. Верхня, нижня 1/3 кола може бути прямою або іншого радіусу відносно іншої частини колеса. Будь-який пристрій, встановлений на рульовому колесі не повинен виступати на більше ніж 20 мм від лицевої площини і не повинен мати гострих країв.
- 17.2. Рульова колонка повинна бути суцільною та мати мінімальний діаметр 18 мм і товщину стінки не менш 1,8 мм. Рульова колонка має бути виготовлена з магнітного матеріалу.
- 17.3. Усі складові частини рульового керування повинні мати системи фіксації, що надають максимальну безпеку від можливого роз'єднання (шплінти, гайки що самоблокуються, чи болти з вінцями).

18. Сидіння

- 18.1. Сидіння водія повинне бути промислового виробництва, сертифіковане згідно загальних вимог СІК-ФІА та КК ФАУ, або визнане, як те, що використовуються для гоночних автомобілів карт.
- 18.2. Змонтоване сидіння обов'язково обладнується металевими підсилювачами в усіх місцях кріплення між опорами сидіння і зовнішньою площиною сидіння. Підсилювачі повинні мати мінімальну товщину 1,5 мм., мінімальну площу 13 см² або мінімальний діаметр 40 мм.,
- 18.3. Дозволяється використання додаткових опор кріплення сидіння, які опираються, за допомогою болтового з'єднання, на елементи кріплення заднього валу.
- 18.4. При встановленні додаткового баласту на сидіння водія, слід обов'язково використовувати допоміжні пластини або шайби. Вони повинні бути товщиною мінімум 1,0 мм та 20 мм в діаметрі.

19. Педалі керування

Дозволяється використання педалей виготовлених з магнітного, або немагнітного матеріалу. Педалі у будь-яких положеннях ніколи не повинні виступати за межі переднього відбійника. Педаль гальма повинна бути розміщена перед головним гальмівним циліндром. Педаль акселератора обов'язково обладнується пружиною повернення. Дозволяється лише механічний зв'язок між педаллю акселератора і дросельною заслінкою карбюратора.

20. Двигун

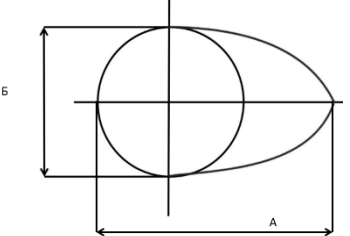
20.1. Під двигуном мається на увазі силова установка, яка призводить до руху карт і складається з циліндро-поршневої групи, картерів, системи запалення, системи впуску паливної суміші з одним карбюратором та системи випуску відпрацьованих газів.

20.2. Для картів класів 4T, 4T maxі та 4T lady використовуються аналоги двигуна Honda GX390K1 будь якого виробника серії F188 (одноциліндровий чотиритактний повітряного охолодження, з робочим об'ємом 390 см³, із серійним карбюратором аналогом Keihin BE). Основні технічні параметри двигуна зведені до таблиці 1.

Таблиця 1

№	Основні технічні параметри двигуна	Значення параметра
1.	Тактність робочого циклу	чотиритактний
2.	Кількість циліндрів	1 (один)
3.	Номінальний робочий об'єм циліндра	389,25 см ²
4.	Максимально допустимий робочий об'єм циліндра	395,92 см ²
5.	Номінальний діаметр циліндра	88,00 мм
6.	Максимально допустимий діаметр циліндра	88,75 мм
7.	Максимально допустимий хід поршня	64,00 мм
8.	Система охолодження	повітряна, примусова
9.	Клапанний механізм	з верхнім розташуванням клапанів в головці блоку циліндрів
10.	Кількість впускних/випускних клапанів на циліндр	1/1 (один)/(один)
11.	Кількість поршневих кілець	3 (три)
12.	Міжосьова відстань шатуна	112,0 ±0,2 мм
13.	Мінімальний об'єм камери згорання	55,3 см ³ (до першого витка різьблення свічного отвору)
14.	Кут випередження запалювання (установочний)	25° до ВМТ
15.	Рекомендований зазор між катушкою запалювання та маховиком	0,5–0,6 мм
16.	Рекомендований зазор між електродами свічки запалювання	0,7–0,8 мм
17.	Рекомендований тепловий зазор в приводі впускного клапана	0,15 мм
18.	Рекомендований тепловий зазор в приводі випускного клапана	0,20 мм
19.	Максимальний період відкриття впускного клапану	110° п.к.в. після ВМТ = 7,5±0,5 мм
20.	Максимальний період відкриття випускного клапану	70° п.к.в. після НМТ = 7,2±0,5 мм
21.	Період перекриття клапанів	0°

№	Основні технічні параметри двигуна	Значення параметра
<p>Умови заміру моментів відкриття та закриття клапанів:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. За момент відкриття чи закриття клапану приймається кут, що відповідає ходу клапана у межах 1,00 мм ±0,01 мм від статичного стану (стан покою закритого клапана); 2. Вимірювання проводиться при значеннях рекомендованих теплових зазорів у приводі клапанів, що вказані вище. 		
22.	Мінімальна висота картера (відстань від осі колінчастого валу до привалочної площини циліндру)	1721,1 мм
23.	Поршень:	
	- номінальний діаметр	Ø 87,985 мм
	- матеріал	алюмінієвий сплав
	- мінімальна маса (включаючи палець, кільця, стопори)	400 г
	- відстань від осі отвору під поршневий палець до найвищої точки головки поршня	28±0,2 мм
	- відстань від осі отвору під поршневий палець до площини утвореної нижніми краями спідниці	38,4±0,2 мм
24.	Шатун: (Заборонена обробка поверхонь будь яким способом)	
	- матеріал	алюмінієвий сплав
	- тип ніжної головки	розділена за косим розніманням
	- внутрішній діаметр нижньої головки	36,1±0,4 мм
	- мінімальна маса комплектної деталі	250±0,7 г
25.	Колінчастий вал:	
	- матеріал	стальний сплав
	- метод виготовлення	лиття у форму
	- кількість підшипників кочення	2 (два)
	- тип підшипника	радіальний, однорядний, шариковий
	- зовнішній діаметр підшипників колінчастого валу	72,0 ±0,5 мм
	- мінімальна маса частково зібраного колінчастого валу (один підшипник, два зубчастих колеса)	3300 г
26.	Маховик:	
	- матеріал	стальний сплав (чавун)
	- мінімальна маса, враховуючи венець приводу електростартера	3300 г
27.	Головка циліндра:	
	- матеріал	алюмінієвий сплав
	- мінімальна висота головки (відстань між привалочними площинами циліндра та кришки клапанного механізму)	95,0 ±1,0 мм
	- мінімальна товщина прокладки головки циліндру	0,8 мм
	- мінімальний об'єм камери згорання (заглиблення головки циліндра)	39,5 см ³
<p>Забороняється будь яка зміна поверхонь впускного та випускного каналів головки блоку та будь яка зміна розмірів свічного отвору. Забороняється будь яка зміна геометричних розмірів сідел та направляючих клапанів.</p>		

№	Основні технічні параметри двигуна	Значення параметра
28.	Розподільчий вал:	
	- кількість розподільчих валів	1 (один)
	- розташування	в картері двигуна
	- система приводу	механічне, зубчаста передача
	- кількість підшипників ковзання	2 (два)
	- механізм приводу клапанів	ОНV – розподільчий вал – товкач – штанга – коромисло – клапан
	Розміри кулачків розподільчого валу:	
		
	- впускного клапану	A=32,6 ±0,5 мм B=26,1 ±0,5 мм
	- випускного клапану	A=32,1 ±0,5 мм B=26,1 ±0,5 мм
29.	Впускний тракт:	
	- матеріал	сталева трубка з фланцями та пластиковою проставкою між трубою та карбюратором
	- максимальний внутрішній діаметр впускного патрубку	28 мм
	- товщина пластикової проставки (min)	15,0 ±0,2 мм
	- максимальна довжина впускного патрубку виміряна по осьовій утворюючій патрубків	280 мм
	- максимальний діаметр тарілки впускного клапана	35,0 мм
	- діаметр штока впускного клапана	6,5 мм ±0,1 мм
	- внутрішнє охолодження клапану	заборонено
	- максимальна довжина клапану з врахуванням тарілки	90,2 ±0,2 мм
	- мінімальна маса впускного клапану	46 г
	- кількість та тип зворотної пружини клапану	1 (одна) спіральна, циліндрична
	- зовнішній діаметр / висота пружини у вільному стані	26 ±0,1 мм / 39,5 ±0,1 мм
	- кількість витків / діаметр дроту пружини	6,5 / 3,0±0,1 мм
30.	Випускний тракт:	
	- матеріал	сталева трубка
	- максимальний внутрішній діаметр випускного патрубку	28 мм
	- мінімальна довжина випускного патрубку без будь яких змін внутрішнього діаметру від привалочної площини головки до глушника шуму (вимірюється за найменшою утворюючою)	400 мм
	- максимальний діаметр тарілки випускного клапана	31,0 мм
	- діаметр штока впускного клапана	6,5 мм ±0,1 мм
	- внутрішнє охолодження клапану	заборонено
	- максимальна довжина клапану з врахуванням тарілки	86,8 ±0,2 мм
	- мінімальна маса випускного клапану	40 г

№	Основні технічні параметри двигуна	Значення параметра
	- кількість та тип зворотної пружини клапану	1 (одна) спіральна, циліндрична
	- зовнішній діаметр / висота пружини у вільному стані	26 ±0,1 мм / 39,5 ±0,1 мм
	- кількість витків / діаметр дроту пружини	6,5 / 3,0 ±0,1 мм
31.	Карбюратор:	
	- тип	аналог Keihin BE, горизонтальний з заслінкою
	- максимальний діаметр за дифузором	27,0 мм
	- максимальний діаметр дифузора	22,0 мм
32.	Система змащення:	
	- тип	розбризкуванням з використанням штатного пристрою на шатуні
33.	Зчеплення	
	- тип	відцентрове, сухе
	- встановлення	вісь колінчастого валу
	- максимально допустима маса муфти (в зборі)	3000 г

Нижче наведені деякі пояснення щодо технічних параметрів представлених у таблиці 1

- 20.3. Двигун повинен повністю відповідати наведеним технічним параметрам, специфікації та комплектації виробника за винятком доробок дозволених дійсними вимогами.
- 20.4. Не допускається використання системи впорскування пального, системи газодинамічного або механічного наддування повітря та будь яких деталей виготовлених з титану, також, забороняється використання деталей та комплектуючих інших моделей двигунів, у тому числі виробництва компанії Honda.
- 20.5. Двигун обов'язково повинен мати номер, який реєструється в акті технічного огляду.

21. Картер з циліндром

Циліндр і картер двигуна являють собою суцільнолиту деталь. Допускається використання картерів з ремонтною сухою гільзою циліндра. При використанні оригінальних ремонтних поршнів і поршневих кілець допускається збільшення діаметра циліндра в межах визначених технічною документацією виробника (номінальний діаметр циліндра 88,0 мм, максимально допустимий – 88,75 мм). Допускається доробка зовнішніх поверхонь картера методом знаття частини металу з метою видалення незадіяних елементів кріплень. Обов'язкова установка вентиляції внутрішньо-картерного простору з додатковим встановленням «екологічного бачка» із прозорого матеріалу мінімальним об'ємом 200 мл. Будь які витоки масла з двигуна не допускаються.

22. Головка циліндра

22.1. Головка циліндра повинна бути серійною. Забороняється доробка головки будь-яким механічним або хімічним способом, у тому числі нанесення будь-яких покриттів і полірування. За винятком обробки привалочної до циліндра площини, при збереженні мінімально допустимої висоти головки, тобто збереження об'єму камери згоряння (загальне - сума заглиблень поршня та заглиблення головки циліндра) не менш ніж - 55,3 см³. Заборонено заміну клапанів, напрямних та штовхачів на будь які інші, окрім передбачених виробником для даної моделі двигуна. Заборонені будь які зміни поверхонь випускного і впускного каналів головки. Дозволено обробку сідел клапанів, яка

спрямована на відновлення герметичності клапанного з'єднання зі збереженням кутів прилягання робочих поверхонь.

23. Поршень

Дозволено використовувати серійний поршень без будь якого механічного та хімічного доопрацювання (номінальний діаметр – 87,98 мм, мінімальна маса враховуючи палець, кільця, стопори – 400 г). Допускається збільшення діаметру поршня в межах визначених технічною документацією виробника, при використанні оригінальних ремонтних поршнів і поршневих кілець. Заборонені полегшення й будь-яка доробка (у тому числі хімічна обробка чи полірування) поршня, поршневих кілець, поршневого пальця й стопорних кілець.

24. Кривошипно-шатунний механізм

- 24.1. Максимально допустимий хід поршня 64,0 мм. Колінчатий вал може бути укорочений по своїй осі, до 30 мм із боку кріплення ведучої приводної зірки (відцентрового зчеплення) при цьому різьбовий отвір для кріплення ведучої зірки може бути продовжений на ту ж відстань. У випадку укорочування колінчатого вала зазначеним способом, мінімально допустима вага вала може бути зменшена на величину знятого матеріалу. Забороняється полегшення й полірування колінчатого вала й будь-яка механічна доробка (у тому числі полірування місця встановлення шатуна). Допускається обробка зовнішнього діаметра шатунної шийки колінчатого вала при використанні ремонтного шатуна. Забороняється використання будь яких підшипників кочення замість підшипника ковзання на з'єднанні шатун-колінчастий вал. Не дозволяється використовувати змінні шатунні вкладиши, повинен зберігатися тип, геометричні розміри, матеріал підшипника ковзання. Дозволяється наявність додаткового отвору у нижній головці шатуна, діаметром не більш ніж $\varnothing 4$ мм. для поліпшення умов мащення третьової пари. Допускається проводити заміну шарикопідшипників колінчастого валу на інші серії 6207 з кульками з магнітного матеріалу та встановлювати сальники колінчастого валу будь-якого виробника, відповідні розмірам - 35X52X8 мм
- 24.2. Заборонено будь-яку доробку шпонки й шпонкового паза маховика, а також проведення ремонтів, у зазначеному місці й перенос шпонкового паза.
- 24.3. Дозволяється видалення балансирного вала. Допускається проводити заміну шарикопідшипників балансирного валу на підшипники будь-якого виробника серії 6202 з кульками з магнітного матеріалу.

25. Газорозподільчий механізм

- 25.1. Не допускається будь-яка зміна й доробка складових компонентів механізму. Розподільчий вал, штовхачі, штанги, клапани, тарілки пружин, і пружини повинні бути серійними й відповідати комплектації виробника. Максимальний діаметр тарілки впускного клапану 35,0 мм, максимальний діаметр тарілки випускного клапану – 31,0 мм. Забороняється підкладати будь які шайби під зворотню пружину клапана (за винятком однієї серійної на опорній поверхні головки). Розподільчий вал та фази газорозподілу не повинні бути зміненими будь яким шляхом та повністю відповідати геометричним розмірам наведеним у таблиці 1.2, та розмірам заводу виробника.
- 25.2. Заборонено доробку, заміну й демонтаж компонентів декомпресора.

26. Впускний патрубок і карбюратор

- 26.1. Загальна довжина пакету деталей впускного тракту, включаючи впускний патрубок (якщо такий використовується), від площини кріплення на циліндрі до площини кріплення на карбюраторі не повинна перевищувати 280 мм. Допускається штатне розташування карбюратора (без установки додаткового впускного патрубку) В обох випадках за карбюратором (по напрямку руху

паливної суміші) обов'язково встановлюється пластикова проставка, з середнім значенням внутрішнього діаметра – 28 мм та товщиною 14,8–15,2 мм.

26.2. Карбюратор – серійний, аналог карбюратора Keihin BE з максимальним діаметром дифузора 22,0 мм, максимальний діаметр за дифузором 27,0 мм. Заборонено будь-які дії (зняття й додавання матеріалу, полірування, механічна та хімічна обробка) та конструкційні зміни карбюратора за винятком демонтажу пускової заслінки (включаючи всі елементи її привода) і блокування отворів осі цієї заслінки. Дозволяється встановлення механічного пристрою для забезпечення плавного регулювання пропускної здатності головного паливного жиклеру.

27. Фільтр очищення повітря

27.1. Дозволено використання повітряного фільтра будь якого виробника та будь якої конструкції, з'єднання фільтра з карбюратором не регламентовано. При штатному розташуванні карбюратора допускається використання серійного фільтра, при збереженні всіх елементів його корпусу без змін.

27.2. При проведенні змагань у дощових умовах дозволене застосування захисного кожуха повітряного фільтра. При цьому лінійні розміри кожуха не повинні більш ніж у два рази, перевищувати відповідні розміри повітряного фільтра. Кріплення захисного кожуха фільтра вільне з обов'язковим врахуванням загальних технічних вимог.

28. Випускна система

28.1. Стандартний (серійний) глушитель повинен бути демонтований.

28.2. Обов'язкове встановлення глушника шуму будь якої конструкції і будь якого виробника з максимальним внутрішнім діаметром вихідного отвору 28,0 мм. З'єднання випускного трубопроводу і випускного отвору головки циліндра здійснюється за допомогою шарнірного з'єднання, або за допомогою гнучкого сільфону. У будь якому разі, випускний трубопровід повинен мати внутрішній діаметр не більш ніж 28,0 мм. та мінімальну довжину від шарнірного з'єднання або сільфону до глушника шуму – 400 мм без будь яких змін внутрішнього діаметру. Допускаються будь які скривлення осі випускного трубопроводу (при збереженні мінімально допустимої довжини) з метою забезпечення оптимального встановлення глушника шуму. Глушник шуму повинно бути встановлено позаду водія на висоті не більше ніж 450 мм від поверхні землі.

28.3. Випуск відпрацьованих газів, повинен здійснюватися тільки через циліндричний вихідний отвір глушника шуму. Наявність інших шляхів виходу відпрацьованих газів із двигуна не допускається. Випускна система повинна бути повністю герметичної. У вихідному отворі глушника шуму необхідно встановити циліндричний вихідний патрубок довжиною не менш ніж 70 мм та внутрішнім діаметром не більш ніж 28 мм, без будь якої перфорації та будь яких додаткових отворів.

29. Регулятор частоти обертання

Допускається відключення, або демонтаж компонентів регулятора. При демонтажі поворотного вала регулятора обов'язкове ущільнення його отвору в картері. Допускається установка в зазначений отвір штуцера підключення керуючої камери вакуумного насоса.

30. Система запуску й повітряне охолодження

30.1. Використовується система ручного пуску всі її елементи повинні бути серійними, тобто виготовлені та встановлені виробником. Дозволено застосувувати серійну електростартерну систему запуску (всі її елементи повинні бути серійними). При використанні системи електростартерного пуску система ручного запуску може також використовуватись, але тільки в серійному

варіанті, а може бути демонтована.

- 30.2. Заборонено будь-яку зміну вентилятора системи охолодження, як і видалення, видозмінення й додавання кожухів системи охолодження. Забороняється збільшення кількості й розмірів каналів надходження й виходу повітря для охолодження двигуна, також заборонено перекриття (блокування) каналів.

31. Маховик

Маховик повинен бути серійним і мати зовнішні габаритні розміри, що відповідають розмірам встановленим виробником. Дозволена механічна обробка лише внутрішньої поверхні маховика з метою зменшення його маси. Мінімальна маса доопрацьованого маховика повинна складати не менш ніж 3300 г. Заборонено доробку, ремонтування й/або перенос настановного шпонкового паза маховика та місця кріплення магніту. Маховик встановлюється на колінчатий вал при обов'язковому використанні штатної шпонки. Зміна взаємного розташування (у тому числі кутового) маховика й колінчатого вала категорично заборонена.

32. Система запалювання

- 32.1. Система запалювання повинна бути повністю серійною й відповідати специфікації виробника. Заборонено будь-яку доробку та ремонт кріпильних елементів та отворів котушки запалювання. Заборонена будь-яка доробка, ремонт й/або перенос отворів у картері для кріплення котушки запалювання. Кріплення котушки запалювання здійснюється лише за допомогою болтів, що укручуються у штатні місця на картері двигуна. Будь-яка зміна взаємного розташування (крім спрямованого на зміну настановного зазору між котушкою запалювання й маховиком) котушки й маховика категорично заборонена. Будь-які доробки системи спрямовані на статичну й/або динамічну зміну кута випередження запалювання, безумовно, забороняються.
- 32.2. Дозволено застосування свічок запалювання будь якого виробника з довжиною різьби – 17 мм, діаметр 14 мм, крок різьби 1,25, зазор між електродами свічки запалювання рекомендовано встановлювати у межах 0,7–0,8 мм. Дозволено заміну ковпачка свічі запалювання на ковпачок аналогічного типу. Заборонено знімати й встановлювати додаткові шайби на свічку запалювання. Заборонено доробку свічі будь-яким способом.
- 32.3. Слід передбачити встановлення обов'язкової кнопки зупинки двигуна у зручному для пілота місці.

33. Масло двигуна

Моторне масло не регламентоване, однак повинне бути у вільному продажі та в стандартній (не спеціальній) номенклатурі виробника масла.

34. Бак та кришка двигуна

Серійний бак двигуна повинен бути демонтований. Кронштейни кріплення бака можуть бути видалені. Верхня площина картера двигуна може бути накрита металевою чи пластиковою кришкою без гострих кутів і граней.

35. Система аварійної зупинки двигуна

Система аварійної зупинки двигуна по падінню тиску масла може бути відключена, або демонтована.

36. Паливopідкачyючий насос

Допускається застосування паливopідкачyючого насоса будь якого виробника з механічним або вакуумним приводом. Штуцер трубопроводу передачі вакууму повинен бути встановлений на картері двигуна, або в каналі впускної системи. Максимальний внутрішній діаметр трубопроводу передачі вакууму не повинен

перевищувати 5 мм.

37. Диски та шини

- 37.1. Фірма виробник та жорсткість шини не регламентується та визначається організатором змагань з картингу. Під комплектом шин для карта, слід розуміти – 2 передні та 2 задні шини. Комплект повинен складатись із шин одного виробника, однієї марки, складу, типу («слік», «дощ»). На одній осі повинні стояти шини одного розміру.
- 37.2. Типи покришок та фірма виробник для змагань в дощ (мокрый асфальт) оговорюються в Індивідуальному Регламенті змагання;
- 37.3. Передні колеса встановлюються безпосередньо на вісь, або встановлюються за допомогою ступиць. Колеса задньої осі встановлюються лише за допомогою ступиць. Передня ступиця (колесо) повинна встановлюватись тільки на підшипниках кочення та надійно кріпитися гайками зі шплінтом, стопорним кільцем, або гайками, що самоблокуються.
- 37.4. Заборонено: сторонній нагрів шин, зміна заводського малюнка протекторів та нанесення протекторів іншим методом, а також зміна фізико - механічних характеристик, використання засобів протиковзання та відновлювання шин будь-яким механічним та хімічним методами;
- 37.5. Посадочний діаметр диска колеса – 5 дюймів. Максимальний діаметр переднього комплектного колеса – 280 мм, заднього – 300 мм. Максимальна ширина зібраного колеса – переднього – 135 мм., заднього – 215 мм.
- 37.6. Для змагань в дощ ширина дисків не обумовлюється.
- 37.7. Забороняється застосування систем автоматичного регулювання тиску в колесах.

38. Паливний бак та паливоподача

- 38.1. Паливний бак повинен мати заводське кріплення до стійок рульової колонки, під кермом. Отвір подачі та повернення пального в бак діаметром не більш 5 мм. Максимальна місткість пального бака – 10 літрів; Підтікання пального недопустиме.
- 38.2. Паливні проводи виконуються гнучкими і забороняється їх розташування на сидінні водія. Подання пального із баку до карбюратора повинно здійснюватися тільки під атмосферним тиском повітря у паливному баку;
- 38.3. На шасі повинні бути встановлені мастильний та паливо – уловлюючі бачки з прозорого матеріалу (або такі, що мають прозору панель), місткістю не менш 150 мл для пального баку та 200 мл для двигуна, які попереджують викид на трасу мастила або пального через вентиляційні отвори в картері двигуна або паливному баку.

39. Пальне та окислювач

- 39.1. В якості пального дозволяється використовувати тільки торгівельні сорти бензину з октановим числом не більше ніж 95 одиниць. Постачальник бензину визначається організатором змагань з картингу. Регламентом може встановлюватись обов'язкове використання водіями єдиного бензину (загальна заправка) на визначеному змаганні. Усілякі добавки до пального заборонено.
- 39.2. В якості окислювача в двигун повинно подаватися тільки повітря з атмосфери.

40. Електронні системи

- 40.1. Заборонено застосування будь-яких електронних систем, які здійснюють управління параметрами функціонування двигуна або карта під час заїздів. Дозволено застосування систем, які враховують такі параметри роботи двигуна або карта: оберти колінчастого валу двигуна, час проходження кола (секундомір),

показники 2-х температур, величини продовжного та бічного прискорень, швидкість 1-го колеса (встановлення 1-го датчика швидкості), та систем відеореєстрації.

40.2. Дозволено застосування обладнання, що дає можливість пілоту фіксувати значення кількості надлишкового кисню у відпрацьованих газах та їх температуру.

40.3. Заборонено застосування будь-яких електронних систем спілкування з пілотом та передачі даних індивідуальної телеметрії під час змагань;

41. Умови старту

Для гоночних автомобілів класів 4T, 4T maxі та 4T lady, як для безкоробочних класів картів, передбачено проведення старту «з ходу». Усі вимоги та умови проведення старту аналогічні безкоробочним класам, згідно вимог СІК–FIA та КК ФАУ.