



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

VÕISTLUSKLASS CADET TEHNILISED TINGIMUSED 2025.a

Võistlusklassi Cadet Tehnilised Tingimused on refereeritud tõlge kõige olulisematest CIK-FIA Kardispordi Tehniliste Tingimuste (2025 CIK-FIA *Karting Technical Regulations*¹) artikli 10 (Grupp 3) sätetest. Vaidluste korral on CIK-FIA TR-i tõlgendamisel aluseks teksti inglisekeelne versioon, välja arvatud rahvuslike erisuste puhul.

Võistlusklassi Cadet Tehnilistes Tingimustes on rahvuslikud erisused välja toodud Rahvuslike Erisuste (RE) Artiklitenä, mis on leitavad käesolevas dokumendis. Muus osas peab klass vastama rahvusvahelistele CIK-FIA Kardispordi Tehniliste Regulatsioonide Grupp 3 nõuetele, ning 2025.a Kardispordi Üldistele Tehnilistele Tingimustele.

Võistlusklassi Cadet Tehnilistes Tingimustes sätestatud rahvusliku erisuse (RE) ja CIK-FIA Kardispordi Tehniliste Tingimuste lahknevuste korral kohaldatakse rahvuslikku erisust (RE).

ARTIKKEL 10: GRUPP 3 REGULATSIOONID (ARTICLE 10: GROUP 3 REGULATIONS)

10.1 Šassii (9.1 Chassis)

RE 10.1 Šassii

Lubatud on kasutada ka kehtivuse kaotanud CIK-FIA homologeeringuga kardiraami. Raam peab vastama igal hetkel homologeerimiskaardile.

Muus osas peab šassii vastama CIK-FIA TR 10.1.1-le.

10.1.1 Šassii mõõtmed (10.1.1 Chassis dimensions)

Teljevahe: 950.0 mm.
Rööbe: vähemalt 2/3 kasutatavast teljevahest.
Üldine laius: 1100.0 mm maksimaalselt.
Üldine pikkus: vastavalt joonisele TD 3.1
Kõrgus: 650.0 mm maksimaalselt maapinnast, ilma istmeta

Šassii peab vastama mõõtudele igal aja hetkel.

Ükski osa ei tohi ulatuda välja esivoolundi, rataste ja tagaratta pörke kaitse poolt moodustatud nelinurgast.

10.7 Rattad (10.7 Wheels)

Grupis 3 on lubatud ainult 5-tollised veljed ja CIK-FIA homologeeritud 5-tollised rehvid. Vt CIK-FIA TR 4.13-4.15.

RE 10.7 Rattad

Grupis 3 on lubatud minimaalne tagavelje laius 140mm.

¹ 2025 CIK-FIA *Karting Technical Regulations* on kättesaadavad CIK-FIA kodulehelt www.fiakarting.com



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

Suurim lubatud rõhk rehvides enne rajale minekut on 3.0 Bar.

Muus osas peavad rattad vastama CIK-FIA TR 10.7-le.

10.8 Andmete logimine (10.8 Data logging)

Salvestada võib järgmisi andmeid:

- mootori pöördeid süüteküünla kõrgpinge kaabli induktiooni teel;
- kahte temperatuuri;
- ühe ratta kiirust;
- X/Y/Z telje kiirendust; ja
- GPS-andmeid ja ringiaegu.

Kui ühe temperatuurina mõõtmiseks kasutatakse heitgaasi temperatuuriandurit, tuleb see paigaldada joonistel CIK-FIA TD n° 3.6 määratud kohta.

RE 10.9 Kardi mass (10.9 Mass of kart)

Vähim lubatud kaal koos sõitja ja varustusega on

Cadet 88 kg miinimum

10.10 Mini mootor (10.10 Mini engine)

Lubatud on kasutada CIK-FIA Grupp 3 homologeeritud mootorit.

RE 10.10 Mini/Micro/Cadet mootor

Lubatud on kasutada ka kehtivuse kaotanud 2009-2014, 2015-2019 ja 2020-2022 homologeerimis tsükli mootoreid. Mootor peab vastama tootja homologeerimiskaardile.

TM Racing SpA mootorimudelil Mini-2 (homologatsiooni number 041-EM-51) on lubatud kasutada homologatsioonikaardist erinevalt väntvõlli kuullagrite asemel ka rulllaagreid.

Muus osas peab mootor vastama CIK-FIA TR 10.10-le.

10.10.1 Mootori omadused (10.10.1 Engine characteristics)

Otseajamiga õhkjahutusega 60 cm³ ühesilindriline kolbjaotusega kahetaktiline mootor.

Sisselaskeakna avanemisnurk peab olema 144,0° (+0,0°/−2,0°).

Sisselaskeakna laius peab vastama mootori homologeerimis kaartile. Seda kontrollitakse CIK-FIA esitatud šablooniga. Sisselaskeakna laius peab olema 26,0 mm, tolerantsiga +0,1/−0,2 mm.

Ülevooluakna avanemisnurk peab jääma selliseks, nagu tootja poolt ette nähtud homologeerimiskaardil, tolerants +0,0/−2,0°. Ülevooluakna maksimaalne avanemisnurk on 117,0°.

Ülevooluakna laius peab vastama mootori homologeerimis kaartile tolerantsiga +0,4/−0,2 mm . Seda kontrollitakse tootja esitatud šablooniga.

Ülevooluaken peab olema risküliku kujuline, nurgad raadiusega 2,0 mm. Ülevooluakna ülaserv ja järelikult ka alumine serv peavad olema silindri teljega risti.

Väljallaskeakna avanemisnurk peab olema 156,0°, tolerants +0,0°/−2,0°.

Väljallaskeakna laius peab vastama mootori homologeerimis kaartile. Seda kontrollitakse CIK-FIA esitatud šablooniga. Väljallaskeakna laius peab olema 28,0 mm, tolerantsiga +0,1/−0,2 mm.



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

Lubatud on kasutada distantseibi silindri ja väljalaskeflantsi vahel maksimaalse paksusega 10,0 mm. Distantseibi väljalaskeava mõõtmed peavad olema samad nagu väljalaskeflantsi ava mõõtmed kirjeldatuna mootori tootja homologeerimis kaartil.

Põlemiskambri miinimummaht 4.8 cm³, mõõdetud vastavalt CIK-FIA Tehniliste Regulatsioonide lisas (TR Appendix 2) kirjeldatud meetodil.

RE 10.10.1 Mootori omadused

2015-2019 homologeeringuga mootorite puhul peab ülevooluakna avanemismurk jääma selliseks, nagu on tootja poolt ette nähtud. Ülevooluakna laiuse peab deklareerima tootja ja selle tolerantsid peavad vastama tootja poolt kirjeldatud tolerantsidele.

Muus osas peavad mootori omadused vastama CIK-FIA TR 10.10.1-le.

10.10.3 Kontrolli mallid (10.10.3 Control templates)

Põlemiskambri kuju peab vastama TD n° 3.3 olevale joonisele. Seda kontrollitakse CIK-FIA reeglitele vastava šablooniga.

10.11 Starterisüsteem ja sidur (10.11 Starter system and clutch)

Järgnevad süsteemid on homologeeritud koos mootoriga:

10.11.1 Starterisüsteem (10.11.1 Starter system)

Integreeritud elektriline starter on kohustuslik. Seda peab elektriga varustama kardi raamile turvaliselt kinnitatud aku.

10.11.2 Sidur (10.11.2 Clutch)

Standartiseeritud tsentrifugaal kuiv sidur on kohustuslik. Sidur peab vastama TD n° 3.4 joonisele.

Friktsoon katte tööpinnal ei tohi olla avasid ega sooni.

Sidur peab hakkama rakenduma hiljemalt 3500 rpm juures. Sidurikorvi tööpinnal ei tohi olla avasid ega sooni. Komplektse siduri miinimum kaal peab vastama mootori tootja homologeerimis kaardile.

10.12 Karburaator (10.12 Carburettor)

RE 10.12.a Micro/Cadet karburaator

Lubatud kasutada ainult Dellorto PHBN karburaatorit ja Dellorto kütusepumpa. Karburaator ja kütusepump peavad vastama täielikult tehnilisele või homologeerimis kaardile. Kütusepump on homologeeritud koos Grupp 3 karburaatoriga ja igasugune modifitseerimine on keelatud. Karburaator on homologeerimata, kuid peab vastama Dellorto tehnilisele joonisele ja igasugune modifitseerimine on keelatud. Maksimaalse karburaatori sisselaskeava on läbimõõduga 14,0 mm.

10.12.1 Sisselaske kollektor (10.12.1 Intake manifold)

Karburaatori kinnitamiseks silindri külge peab kasutama ühte sisselaske kollektorit, mis võib olla valmistatud kummist.

Karburaator tuleb kinnitada ühelt küljelt voolikuklambri või kaablisidemega. Vastas külg peab olema kindlalt kinnitatud kruvidega silindri tasasele pinnale. Lubatud on kasutada ainult ühte O-rõngast või tihendit.



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

10.12.2 Sisselaske kollektori distantseib (10.12.2 Intake manifold spacer)

Sisselaske kollektori ja silindri vahele võib paigaldada ühe distantseibi. Kummalgi pool distantseibi on lubatud kasutada ainult ühte tihendit või O-rõngast.

Distantseib peab olema lihtne plaat, millel on ristlõikes kooniline silindrikujuline kuju. See peab olema kindlalt kinnitatud tööriistade abil ega tohi sisaldada lukustuvaid ühendusi ega kattuvaid osi.

Kogu mootoris sisenev õhk peab läbima sisselaske summuti ja karburaatori.

RE 10.12.2 Cadet sisselaske piiraja seib

Mootoril on kohustuslik kasutada sisselaskeflantsi ja silindri vahel läbilaske võimet piiravat seibi silindrilise siseavaga 10,0 mm +/- 0,1mm, mis peab vastavama joonisele RE Lisa nr 1. Piiraja seibi ristlõikes vaadatuna, peab kütusesegu läbilaskev avaus olema risti seibi lateraalse pinnaga ning silindriline ja ilma faasideta, ehk 90° kraadise nurgaga. Seib peab olema anodeeritud punaseks. Tehnilisele joonisele ja reeglitele mittevastava seibi kasutamine on keelatud. Kohustuslik on kasutada tihendit mõlemal pool seibi. Tihendi maksimaalne paksus on 1,0 mm.

Muus osas peab sisselaske vastama CIK-FIA TR 10.12.1-le.

10.13 Sisselaske summutaja (10.13 Intake silencer)

Sisselaske summuti peab olema CIK-FIA homologeeritud, mis on ühe kanaliga ja siseava läbimõõduga 23,0 mm.

RE 10.13 Sisselaske summutaja

Sisselaske summuti peab olema CIK-FIA homologeeritud, mis on ühe kanaliga ja siseava läbimõõduga 23,0 mm. Lubatud on kasutada ka homologeerimis tsükli 2020-2022 sisselaske summutajat.

10.14 Süütesüsteem (10.14 Ignition system)

Kõikidel Group 3 homologeeringuga mootoritel peab kasutama CIK-FIA poolt homologeeritud süütesüsteemi. Mootoril peab olema efektiivne ja ohutu suretuslüüti.

RE 10.14.a Micro/Cadet süütesüsteem

Kogu süütesüsteem peab olema CIK-FIA homologeeritud, välja arvatud süütepool. Peab kasutama sama süütesüsteemi tootja süütepooli, mis peab olema digitaal tüüpi, mitte-programmeeritav, integreeritud pöörete piirajaga:

Micro /Cadet 11,000 rpm maksimum

2015-2019 homologeeringuga mootoritel on kohustuslik digitaalne süüde SELETTTRA LC 23915 koos max. 11000 rpm pöörete piirajaga.

Muus osas peab süütesüsteem vastama CIK-FIA TR 10.14-le.

10.15 Mini väljalase (10.15 Mini exhaust)

Tuleb kasutada spetsiifilist monotüüpi väljalaset, mis peab vastama joonisele CIK-FIA TD n° 3.6.

10.16 Ülekanne (10.16 Gearing)

Grupis 3 on lubatud ainult 219-tüüpi ketirattad ja ketid.



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

Tagumisele võllile kinnitatud ketiratast tohib katta ketastega, mis kaitsevad ketti. Need peavad olema tehtud plastist või komposiit materjalist.

RE 10.16.a Cadet ülekanne

Mootori ülekandena on lubatud ketirataste kombinatsioon 11/84.

Sarjades, kus kasutatakse LeCont LMK/LMW rehvi on kohustulik kasutada ketirataste kombinatsiooni 11/82.

Muus osas peab ülekanne vastama CIK-FIA TR 10.16-le.

10.17 Lisa jahutus kanalid

Mootori karteri jaoks on lubatud lisa jahutus kanal. See peab olema fikseeritud korrektselt kardi raamile, mitte mootori külge. See peab olema valmistatud plastikust või komposiit materjalist.

RE Lisa nr 1: Cadet sisselaske piiraja seib

