



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

VÖISTLUSKLASS CADET TEHNILISED TINGIMUSED 2026.a

Võistlusklassi Cadet Tehnilised Tingimused on refereeritud tõlge kõige olulisematest CIK-FIA Kardispordi Tehniliste Tingimuste (2026 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) Artiklitenas, mis on leitavad käesolevas dokumendis. Muus osas peab klass vastama rahvusvahelistele CIK-FIA Kardispordi Tehniliste Regulatsioonide Grupp 3 nõuetele, ning 2026.a Kardispordi Üldistele Tehnilistele Tingimustele.

Võistlusklassi Cadet Tehnilistes Tingimustes sätestatud rahvusliku erisuse (RE) ja CIK-FIA Kardispordi Tehniliste Tingimuste lahkevuste 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.

Rööpme laius: 1100.0 mm maksimaalselt.

Üldine pikkus: vastavalt joonisele TD 3.1.a

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.

RE 10.4.2.2 Külje pörkerauad koos tagaratta katetega

Lubatud on ainult külje pörkerauad, mis vastavald CIK-FIA TR 10.4.2.1 Külje pörkerauad tehnilistele tingimustele.

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



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

RE 10.5.4.2 Külje volundid koos tagaratta katetega

Lubatud on ainult külje volundid, mis vastavald CIK-FIA TR 10.5.4.1 Külje volundid tehnilistele tingimustele.

RE 10.5.5.2 Taga rataste kaitse koos ratta katetega

Lubatud on ainult tagaratta kaitsmed, mis vastavad CIK-FIA TR 10.5.5.1 Taga rataste kaitse tehnilistele tingimustele.²

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 140.0 mm.

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 induktsiooni 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 88.0 kg miinimum

10.10 Mini mootor (10.10 Mini engine)

Lubatud on kasutada CIK-FIA Grupp 3 homologeeritud mootorit.

RE 10.10.b Mini/Micro/Cadet mootor

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

[Kuni 31.12.2026 on lubatud kasutada ka 2009-2014 homologeerimis tsükli mootoreid. Mootor peab vastama tootja tehnilisele kaardile.](#)

² Lubatud on ainult külje pörkerauad, külje volundid ja tagarataste kaitse, mis on 2025-2027 homologeerimisnimekirjas.



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

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° maksimum.

Ülevooluakna laius peab vastama mootori homologeerimis kaartile tolerantsiga +0.4/–0.2 mm . Seda kontrollitakse tootja esitatud šablooniga.

Ülevooluaken peab olema ristküliku kujuline, nurgad raadiusega 2.0 mm. Ülevooluakna ülaserv ja järelkult ka alumine serv peavad olema silindri teljega risti.

Väljalaskeakna avanemisnurk peab olema 156.0°, tolerants +0.0°/–2.0°.

Väljalaskeakna laius peab vastama mootori homologeerimis kaartile. Seda kontrollitakse CIK-FIA esitatud šablooniga. Väljalaskeakna laius peab olema 28.0 mm, tolerantsiga +0.1/– 0.2 mm.

Lubatud on kasutada distantseibi silindri ja väljalaskeflantsi vahel maksimaalse paksusega 10.0 mm.

Vahetüki kinnitamiseks võib kasutada tihendeid. Lubatud on maksimaalselt kaks tihendit. Vahetüki kogupaksus koos tihenditega ei tohi ületada 14 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 Regulasioonide lisas (TR Appendix 2) kirjeldatud meetodil.

RE 10.10.1 Mootori omadused

2015-2019 homologeeringuga mootorite puhul peab ülevooluakna avanemisnurk 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 Kontroll 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:



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

10.11.1 Starterisüsteem (10.11.1 Starter system)

Integreeritud elektriline starter on kohustuslik. Lubatud on alumiiniumist starteri hammasratas. Starterit peab elektriga varustama kardi raamile turvaliselt kinnitatud aku.

10.11.2 Sidur (10.11.2 Clutch)

Standartne tsentrifugaal kuiv sidur on kohustuslik. Sidur peab vastama CIK-FIA TD n° 3.4.a joonisele. Friktsioon katte tööpinnal ei tohi olla avasid ega sooni.

Sidur peab hakkama rakenduma hiljemalt 3500 rpm juures. Sidurikorvi tööpinnal ei tohi olla avasid ega sooni. Sidurikorvi ketiratas peab vastama CIK-FIA TR 10.16-le.

Komplektse siduri (starteri hammasvöö, sidur ja siduritrummel koos hammasrattaga) minimaalne mass 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 (kas 2023–2025 või 2026–2028 periood) 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 külge peab olema kindlalt kinnitatud kruvidega silindri tasasele pinnale. Lubatud on kasutada ainult ühte O-rõngast või tihendit.

10.12.2 Sisselaske kollektori distantse seib (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 mootorisse 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 +/- 0.1 mm, 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 võib olla 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.

- 4 -

Homologeeritud – Kehtiv homologatsioon,

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



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

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.a Cadet 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)

Kõik Grupp 3 mootorid peavad olema varustatud CIK-FIA poolt homologeeritud süütesüsteemiga. Süütesüsteem peab olema sõltumatu ning ei tohi olla ühendatud starterisüsteemiga (akuga). Staatori kinnitussüsteem ja rootori paigaldusdiameeter on standardsed ning homologeeritud koos mootoriga.

Mootoril peab olema efektiivne ja ohutu suretuslüli.

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 SELETTRA LC 23915 koos max. 11000 rpm pöörete piirajaga.

2020–2022 ja 2023–2025 perioodil homologeeritud mootoritele on lubatud kõik alates 2020. aastast homologeeritud Grupp 3 süütesüsteemid, v.a süütepool.

2026–2028 perioodil homologeeritud mootoritele on lubatud ainult 2026–2028 perioodiks homologeeritud süütesüsteemid, v.a süütepool.

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.

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

RE 10.16.a Cadet ülekanne

Cadet Kohustuslik on ketirattaste kombinatsioon 11/84.

Sarjades, kus kasutatakse LeCont LMK/LMW rehvi on kohustuslik kasutada ketirattaste kombinatsiooni 11/82.



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

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

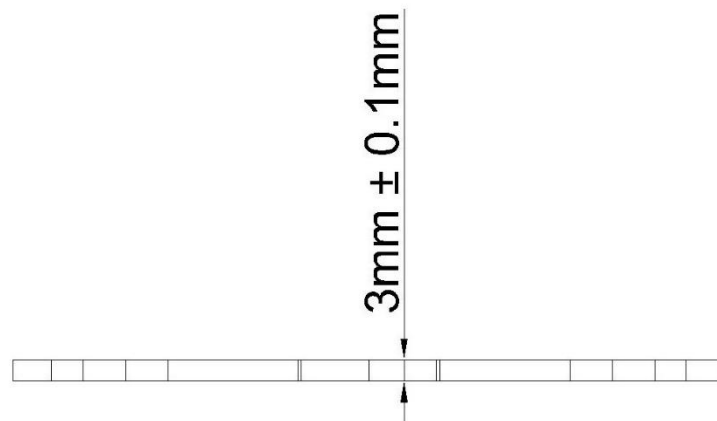
10.17 Lisa jahutus kanalid (10.17 Cooling ducts)

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



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

RE Lisa nr 1: Cadet sisselaske piiraja seib



$\varnothing 10 \text{ mm} \pm 0.1 \text{ mm}$

