



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

KARDISPORDI ÜLDISED TEHNILISED TINGIMUSED 2026.a

SISSEJUHATUSEKS

Kardispordi Üldised Tehnilised Tingimused on tõlge kõige olulisematest CIK-FIA Kardispordi Tehniliste Regulatsioonide (TR) sätetest. Vaidluste korral on CIK-FIA Kardispordi TR-i tõlgendamisel aluseks teksti ingliskeelne versioon, välja arvatud rahvuslike erisuste puhul.

Käeolevates Üldistes Tehnilistes Tingimustes sätestatud rahvusliku erisuse (RE) ja CIK-FIA Kardispordi Tehniliste Regulatsioonide lahkevuste korral kohaldatakse rahvuslikku erisust (RE). Muus osas kehtivad kõik nõuded, mis tulenevad 2026. a CIK-FIA Kardispordi Tehnilistest Regulatsioonidest.

CIK-FIA Kardispordi Tehnilised Regulatsioonid, joonised ja lisad on leitavad:

<https://www.fiakarting.com/page/technical-regulations>

CIK-FIA homologeeritud varustus on leitav:

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

SISUKORD

Artikkel 1	Klassifikatsioon
Artikkel 2	Mõisted
Artikkel 3	Üldised Määrused
Artikkel 4	Üldised Šassii Regulatsioonid
Artikkel 5	Üldised Mootori Regulatsioonid
Artikkel 6	Homologeerimine, Tunnustamine ja Kontrollimine
Artikkel 7	Juhi Ohutusvarustus

Lisad ja tehnilised joonised

Ainult ingliskeelne tekst loetakse autentseks.



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

ARTIKKEL 1: KLASSIFIKATSIOON (ARTICLE 1: CLASSIFICATION)

Kategooriad ja Grupid

Võistlustel kasutatavad kardid jagunevad järgmistesse rühmadesse ja kategooriatesse:

Grupp 1

KZ Silindri töömaht 125 cm³

Grupp 2

KZ2 Silindri töömaht 125 cm³

OK Silindri töömaht 125 cm³

OK-N Silindri töömaht 125 cm³

OK-Junior Silindri töömaht 125 cm³

OK-N Junior Silindri töömaht 125 cm³

Grupp 3

Mini Silindri töömaht 60 cm³

MiniXS Silindri töömaht 60 cm³

Mini E Elektriline jõuülekande max 60V DC / 7 kW

[...]

RE ARTIKKEL 1: KLASSIFIKATSIOON (ARTICLE 1: CLASSIFICATION)

Kategooriad ja Grupid

Cadet Silindri töömaht 60 cm³

Micro Silindri töömaht 60 cm³

ARTIKKEL 2: MÕISTED (ARTICLE 2: DEFINITIONS)

Allpool loetletud mõisted ja lühendid täiendavad Rahvusvahelises Spordikoodeksis (International Sporting Code - ISC) sisalduvaid mõisteid ja lühendeid. Neid kasutatakse üldiselt kõigis Määrustes ja Lisades.

FIA Rahvusvaheline Autoliit

CIK-FIA Rahvusvaheline Kardikomitee

FIA Karting Võistluste sari, mida korraldab CIK-FIA

ASN Klubi, Assotsiatsioon või Föderatsioon, mida FIA tunnustab mingil maal sportliku võimu ainuhoidjana

AF Kinnitusvorm

HF Homologeerimise vorm

HR Homologeerimise regulatsioonid

SR Spordimäärused

TD Tehniline joonis

TR Tehnilised regulatsioonid

[...]



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

2.1 Kardi definitsioon (2.1 Definition of a kart)

Kart on ühe kohaline maismaasõiduk, koos voolunditega kuid ilma katuse, kokpiti ja vedrustuseta. Kardil on neli ühel joonel mitte paiknevat, maapinnaga kontaktis olevat ratast: kaks esimest juhtimiseks ja kaks tagumist (ühe tervikliku võlliga ühenduses) on veojõu ülekandmiseks. Sees istuva juhiga kardil tohivad maapinda puudutada ainult rehvid. Kardi põhiosad on šassii, sh. voolundid, rattad ja mootor. Juht asub sõiduasendis istmes, jalad suunaga ettepoole.

2.2 Kardi ohutus (2.2 Kart safety)

Kartidel on lubatud võistelda, kui nad vastavad TR-le ja nõutud ohutusstandarditele. Kõik osad ja komponendid kirjeldatud TR-is peavad olema disainitud ja hooldatud niiviisi, et need ei ohusta sõitjat, teisi võistlejaid ega kedagi teist.

2.3 Šassii (2.3 Chassis)

Kardi kandev osa, mis ühendab mehaanilised komponendid ja voolundid. See hõlmab kõiki osi, mis on šassii üleüldisest struktuurist sõltumatud.

2.3.1 Šassii toruraam (2.3.1 Chassis frame)

Kardi peamine tugiosa, mis on valmistatud ühest tükist (keevitatud) ning see toimib šassii põhi- ja abiosade ning komponentide ühendusalusena.

2.3.2 Ratas (2.3.2 Wheel)

Defineeritakse kui velge koos veljele paigaldatud õhkrehviga.

2.3.3 Rööpme laius

Rööpme laius on defineeritud kui vahemaa sama telje mõlema ratta välimiste tasapindade vahel.

2.4 Mootor (2.4 Engine)

2.4.1 Silindri töömaht (2.4.1 Cylinder capacity)

Määratakse mootori silindri ava läbimõõdu ja käigu pikkuse järgi. Maht (V) on kolvi töömaht ülemise surnud punkti ja alumise surnud punkti vahel. See maht on märgitud kuupsentimeetrites (cm³). Kõigi silindri töömahu arvutuste puhul võetakse arvuks «pi» 3,1416.

Silindri töömahu arvutamine:

$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$, kus d = silindri läbimõõt, l = kolvi käik ja n = silindrite arv.

2.4.2 Kanalid või läbipääsud (2.4.2 Ducts or passages)

Silindrilised või silindrilis-koonilised elemendid, mis võimaldavad gaaside läbipääsu sõltumata nende elementide pikkusest või asendist. Tegelik avade ja kanalite hulk on silindriliste või silindrilis-kooniliste elementide, mis juhivad gaase karterist kolvi peale, suurim arv. Muu hulgas ka nende elementide arv, mis juhivad gaase väljastpoolt silindrit sisselaskeavani või väljalaskeavadest väljapoole silindrit.

2.4.3 Sisse- või väljalaskeava (2.4.3 Inlet or exhaust port)

Silindri perifeeria ja sisselaske- või väljalaskekanali ristumiskoht. See avaus avatakse või suletakse kolvi liikumise abil.

2.4.4 Jõuklapp (2.4.4 Power valve)

Mis tahes süsteem, mis suudab mootori töötamise ajal muuta väljalaskeava tavapärasest ajastust või tavapärasest heitgaaside voolu, mis tahes punktis, kolvi ja lõpliku väljalaskeava vahel.



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

2.4.5 Dekompressiooniklapp (2.4.5 Decompression valve)

Passiivne mehaaniline süsteem, mille ainus eesmärk on piirata mootori survet käivitusfaasis. Pärast mootori käivitumist peab klapp sulguma. See peab püsima paigal ja passiivne, kui kart on rajal ja mootor töötab. See süsteem ei tohi mingil juhul ega mingil ajal vähendada mootori põlemiskambri mahtu alla minimaalse lubatud väärtuse.

2.4.6 Radiaator (2.4.6 Radiator)

Spetsiaalne soojusvaheti, mis jahutab vedelikku õhu abil.

2.5 Komponentid ja materjalid (2.5 Components and materials)

2.5.1 Mehaaniline komponent (2.5.1 Mechanical component)

Mis iganes komponent, mida on tarvis kardi liikuma panemiseks, roolimiseks või pidurdamiseks, samuti nende tavapäraseks tööks vajalikud lisad, olenemata sellest, kas need on liikuvad või mitte.

2.5.2 Originaal- või seeriaosa (2.5.2 Original or series part)

Kõik osad, mis on valmistatud algupärase tootja poolt ja mis on algselt kardile või mootorile paigaldatud.

2.5.3 Komposiit (2.5.3 Composite)

Materjal, mis koosneb mitmest erinevast komponendist, mis kombineerituna annavad omadusi, mida ühelgi üksikul komponendil ei ole.

2.6 Andmetöötlus (2.6 Data processing)

2.6.1 Logimine või salvestamine (2.6.2 Logging or acquisition)

Iga kardile paigaldatud süsteem (mälu või ilma), mis võimaldab juhil andmeid lugeda, kuvada, hankida või edastada.

2.6.2 Telemeetria (2.6.2 Telemetry)

Andmete edastamine kardi ja teise üksuse vahel.

2.6.3 Kommunikatsioon (2.6.3 Communication)

Igasugune sidesüsteem (näiteks raadio, mobiil telefon jne.), mida kasutatakse andmete või kõneandmete edastamiseks rajal oleva juhi, teise üksuse või inimese vahel.

2.6.4 Signaliseerimine (2.6.4 Signalisation)

Andmed, mis edastatakse juhile optiliste või akustiliste vahenditega.

2.7 Mõõtmine (2.7 Measurements)

2.7.1 Maksimaalne (2.7.1 Maximum)

Kõrgeim piir ilma tolerantsita.

2.7.2 Minimaalne (2.7.2 Minimum)

Madalaim piir ilma tolerantsita.

2.7.3 Mõõtmisüsteem (2.7.3 System of measurement)

Mõõtühikud (sealhulgas tuletatud ühikud) on Rahvusvahelise Süsteemi mõõtühikud: pikkus meetrites (m), mass kilogrammides (kg), aeg sekundites (s), temperatuur Celsiuse kraadides (°C), nurk kraadides (°) ja müratase detsibellides (dB).



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

2.8 Orientatsioon (2.8 Orientation)

Kõik viited šassii, volundite, mootori jms orientatsioonidele põhinevad kardi edasisõidusuunal.

2.9 Juhi abid

Juhi abid on igasugused tehnoloogiad või meetmed, mis aitavad sõitjal masinat juhtida.

ARTIKKEL 3: ÜLDISED MÄÄRUSED (ARTICLE 3: GENERAL PRESCRIPTIONS)

3.1 Üldine aktsepteerimine (3.1 General acceptance)

TR kehtib kõikidele kategooriatele ja klassidele. Kart ja kõik tehtud muudatused peavad vastama siin toodud definitsioonidele ja TR-le ja/või selle kategooria spetsiifilistele tehnilistele tingimustele, kuhu on kart registreeritud.

3.2 Modifikatsioonid (3.2 Modifications)

Igasugune modifitseerimine on keelatud, kui see pole TR-i poolt selgesõnaliselt lubatud või CIK-FIA¹ poolt ohutuse huvides otsustatud.

Modifitseerimine viitab mis tahes toimingule, mis tõenäoliselt muudab HF-s kirjeldatud originaalse homologueeritud osa või mõne muu TR-ga reguleeritud osa esialgset väärtust, mõõtmeid, jooniseid või fotosid.

Reguleeritud mõõtme muutumine või selle kontrolli takistamine mis tahes montaaži või modifikatsiooni tulemusel peetakse petmiseks ja seetõttu ei ole see lubatud.

3.3 Materjali või osade lisamine (3.3 Adding of material or parts)

Eemaldatud materjalide taaskasutamine ei ole lubatud. Avariijärgne šassii toruraami geomeetria remontimine on lubatud remondiks vajalike materjalide lisamisega (lisametall keevitamiseks jne). Kulunud või kahjustatud osade parandamine materjalide lisamise või kinnitamise teel ei ole lubatud, kui TR-is ei ole sätestatud teisiti.

3.4 Vastutus (3.4 Responsibility)

Iga sõitja/registreerija kohus on tõendada Võistluse Tehnilise Kontrolli Kohtunikule ja Võistluse Žüriile, et tema kart vastab võistluse SR-le ja TR-le.

3.5 Tehniline kontroll (3.5 Scrutineering)

Tehnilise kontrolli käigus markeeritakse ja registreeritakse kõik varustus vastavalt võistluse SR-le. Šassii tuleb esitada kompleksena, koos kokkupandud šassii volundite ja lisakomponentidega. Mootorite markeerimine toimub alumisele karterile ja silindritele

Võistlejad peavad suutma esitada HF-i või AF-i, mis tahes kasutatavale varustusele, mis on homologueeritud või heaks kiidetud.

[...]

3.6 Kaal (3.6 Mass)

Iga klassi jaoks näidatud kaalud on miinimumväärtused. Neid peab olema võimalik mõõta igal hetkel võistluse ajal. Juht peab kandma täielikku sõiduvarustust (kiivri, kinnaste ja jalanõudega). Saadud kaalumise tulemust loetakse ametlikuks, olenemata kaalu täpsusklassist.

¹ Või EAL



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

Iga juhusliku kontrolli käigus või pärast võistlust avastatud rikkumine toob kaasa sõitja diskvalifitseerimise antud ajasõidust, eelsõidust või võistluselt.

3.7 Võistlusnumbrid ja numbrimärgid (3.7 Racing numbers and number plates)

Võistlusnumbrid peavad olema musta värvi, Arial fondis ja kollasel taustal.

Lühikestel radadel peavad numbrid olema vähemalt 15 cm kõrgused ja 2 cm paksused.

[...]

Võistlusnumbrid peavad olema ääristatud vähemalt 1 cm ulatuses kollase taustaga.

Numbrid tuleb paigaldada enne tehnilist kontrolli esipaneelile, tagaratta kaitsele või tagumisele numbrimärgile ning mõlema poole voolundi tagaossa.

Juht vastutab selle eest, et vajalikud numbrid oleksid Ajavõtjatele ja Ametnikele selgelt nähtavad.

Numbrimärgi plaadid peavad olema valmistatud painduvast läbipaistmatust plastikust ja olema kogu aeg nähtavad. Need tuleb kinnitada ilma kindlalt, nii, et neid ei saaks eemaldada.

[...]

FIA Kardisõidu Meistrivõistluste, Karikavõistluste ja Trofeede puhul peab külgvoolundi esiosas olema nii sõitja nimi kui ka tema rahvuslipp.

[...]

Lipu ja nimetähed peavad olema vähemalt 3 cm kõrgused.

FIA kardisõidu Meistrivõistluste, Karikavõistluste ja Trofeede puhul võib CIK-FIA nõuda reklaami esipaneelil ja esistangel. Kõigil muudel üritustel on lubatud ainult Võistluste Korraldaja reklaam; sel juhul peab korraldaja ise andma kleebised. See reklaam ei tohi olla kõrgem kui 5 cm ja selle võib kinnitada ainult numbriplaadi ülemisse või alumisse ossa.

RE 3.7 Võistlusnumbrid ja numbrimärgid

Võistlusnumbrid peavad olema musta värvi, Arial fondis ja kollasel taustal.

Numbrid peavad olema vähemalt 15 cm kõrgused ja 2 cm paksused.

Võistlusnumbrid peavad olema ääristatud vähemalt 1 cm ulatuses kollase taustaga.

Võistlusnumbrid peavad vastama CIK-FIA Karting TR 3.7 punktile, välja arvatud numbrite värvid, mis kajastuvad järgnevas tabelis:

Võistlusklass	Taustavärv	Numbri värv
KZ2	Kollane	Must
OK	Kollane	Must
OK-Junior	Kollane	Must
Mini	Kollane	Must
Micro	Kollane	Must
Cadet	Kollane	Must

Külgvoolundi esiosas peab olema nii sõitja nimi kui ka tema rahvuslipp.

EAL reserveerib õiguse reklaami paigaldamiseks Meistrivõistlustel esipõrkekaitsele ja esipaneelile

3.8 Andmete logimine (3.8 Data logging)

Andmete logimine on lubatud, kuid seda tuleb teha vastavalt kategooriale, kuhu kart registreeriti.

Kõik andurid, mis pole lubatud, tuleb eemaldada võistluste ametliku osa ajaks.



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

Kõik lubatud andurid tuleb ühendada otse salvestiga ja ainult kaabellühenduse abil.

3.9 Telemetria (3.9 Telemetry)

Logijasse integreeritud telemetriasysteem on lubatud seni, kuni seda kasutatakse andmete edastamiseks logijast arvutisse Bluetoothi või Wi-Fi kaudu. Andmete edastamine on lubatud ainult siis, kui mootor ei tööta.

3.10 Aku (3.10 Battery)

Lubatud on ainult suletud, lekkekindlad ja hooldusvabad akud.

Tuleb järgida tootja poolt ettenähtud kasutusjuhiseid. Liitiumakudel tuleb kontrollida CE-tähiste ja



märgiste olemasolu.

3.11 Transponder (3.11 Transponder)

Kasutada saab ainult Sarja või Võistluse Korraldaja poolt antud transpondrit

Transponder tuleb asetada istme tagumisele küljele võimalikult vertikaalselt, antenniga maapinna poole ja madalaimasse võimalikku positsiooni.

RE 3.11 Transponder

Kasutada tohib kas Sarja või Võistluse Korraldaja poolt antud transpondrit või võistleja isiklikku transponderit. Kui võistleja kasutab enda transponderit, vastutab võistleja ise selle eest, et see on töökorras, laetud ja vastava markeeringuga: Mylaps TranX 160, TranX 260, Kart Flex, X2 Karting või TR2 Karting. Transponder tuleb asetada istme tagumisele küljele võimalikult vertikaalselt, antenniga maapinna poole ja madalaimasse võimalikku positsiooni.

3.12 Ühendused kardi ja sõitja vahel (3.12 Connections between kart and driver)

Igasugused ühendused, kaabli abil mehaanilised või toru või elektroonilised, sõitja ja kardi (või süsteem mis on kardile paigaldatud) vahel on keelatud.

3.13 Sõidu abid (3.13 Driving aids)

Välja arvatud juhul, kui TR poolt on lubatud on keelatud kasutada ükskõik millise kuju või vormiga (mehaaniline või elektrooniline) sõidu abisid.

3.14 Kommunikatsioon (3.14 Communication)

igasugune kommunikatsiooni süsteem rajal asuva sõitja ja teise üksuse või isiku vahel on keelatud.

ARTIKKEL 4: ÜLDISED ŠASSII REGULATSIOONID (ARTICLE 4: GENERAL CHASSIS REGULATIONS)

4.1 Šassii (4.1 Chassis)

Šassii koosneb šassii toruraamist ning selle põhi- ja abiosadest.

4.1.1 Šassii toruraam (4.1.1 Chassis frame)

Šassii raam on kardi peamine tugiosa. See toimib šassii põhiosade alusena ja sisaldab šassii abiosi. See peab olema valmistatud nii, et see võtaks vastu kardi liikumisel tekkivaid jõude.

Raami paindlikkus ja vedrustus tulenevad torukujulise konstruktsiooni ja materjali elastsustest.



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

Šassii raam on valmistatud silindrilise ristlõikega terastorudest. See sisaldab esi- ja tagatelje kinnitusi ning on ühes tükis keevitatud, nii et seda ei saa lahti võtta.

4.1.2 Šassii raami materjal (4.1.2 Chassis frame material)

Vt CIK-FIA TR 4.1.2

4.1.3 Modifikatsioonid (4.1.3 Modifications)

Šassii raami võib modifitseerida HF-is ja TR-is kirjeldatud mõõtmete piires.

4.1.4 Identifikatsioon (4.1.4 Identification)

Ühel šassii põhi torul peab asuma identifikatsiooniplaat. See peab olema kogu aeg selgelt nähtav ja loetav.

4.2 Šassii osad ja komponendid (4.2 Chassis parts and components)

4.2.1 Šassii põhiosad (4.2.1 Chassis main parts)

Šassii põhiosad edastavad rajal tekkinud jõud šassii raamile läbi rehvide. Šassii põhiosad on:

- rattad koos rummudega;
- tagavõll;
- käändtelg; ja
- käändtelje polt.

Vt. TD n° 1.0.

4.2.2 Nõuded põhiosadele (4.2.2 Main parts requirements)

Šassii põhiosad peavad olema kindlalt üksteise või šassii raami külge kinnitatud. Jäik konstruktsioon on kohustuslik: liigendühendused ega painduvad liigendid pole lubatud.

Liigendühendused on lubatud ainult käändteljele (läbi käändtelje poldi) ja roolimiseks.

4.2.3 Šassii abiosad (4.2.3 Chassis auxiliary parts)

Šassii abiosad sisaldavad kõiki elemente, mis ei kuulu šassii põhiosade koosseisu ja aitavad kaasa kardi korralikule toimimisele, tingimusel, et nad vastavad TR-le.

Need on raamile keevitatud kinnitused, ühendused ja kinnituspunktid roolimisüsteemi, pedaalide, nelja istmekinnitusega istme, pörkeraua, radiaatori(te), pidurite, sisselaske summuti, mootori, väljalaske ja väljalaske summuti jaoks.

Šassii abiosade hulka kuulub ka šassii põhitorude sisemine tugevdus (maksimaalne pikkus 250 mm) tagumise võlli kinnituse ja mootoritoe vahel.

4.2.4 Nõuded abiosadele (4.2.4 Auxiliary parts requirements)

Vt. CIK-FIA TR 4.2.4

4.2.5 Šassii komponendid (4.2.5 Chassis components)

Šassii komponendid hõlmavad kõiki elemente, mis on kinnitatud šassii külge ja aitavad kaasa kardi korralikule toimimisele, tingimusel, et nad vastavad TR-le.

Need on sellised osad nagu gaasi- ja piduripedaalid, pedaalikomplektid, roolisamba hoidik, stabilisaator, lisa istmetoed, radiaatori hoidik, sisselaske summutaja hoidik, väljalaske ja väljalaske summuti hoidik, mootori hoidik ja šassii aluspinna kaitsmed.



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

Šassii aluspinna kaitsmed peaksid kaitsma ainult torusid ja võivad olla valmistatud plastikust või komposiitmaterjalist.

4.2.6 Nõuded komponentidele (4.2.6 Components requirements)

Vt CIK-FIA TR 4.2.6

4.3 Tagavõll (4.3 Rear axle)

Tagavõlli läbimõõt peab vastama kategooriale, millesse kart on registreeritud. Kõikides kategooriates peab tagatelg olema valmistatud magneetilisest terasest.

Igal tagateljel peab olema nii sees kui ka väljas ümar serv või faas, mille maksimaalne läbimõõt vastab telje paksusele. Faasil ei tohi olla teravaid servi.

Šassiil kasutatav tagavõll ei pea olema pärit samalt tootjalt kui šassii tootja.

Igal tagavõllil peab olema tootjale omane CIK-FIA identifitsiooni kleebis (vt. Appendiks 10). Telje seinapaksus sõltub telje välisläbimõõdust. [...]

RE 4.3 Tagavõll

Tagavõll peab vastama CIK-FIA Karting TR 4.3 punktile.

Täiendavalt on lubatud kasutada tagavõlli millel puudub tootjale omane CIK-FIA identifitseerimiskleebis (vt. Appendiks 10).

4.3.1 Nõuded (4.3.1 Requirements)

Vt CIK-FIA TR 4.3.1

4.4 Pedaalid/pedaalikomplektid (4.4 Pedals/pedal kits)

Olenemata nende asukohast ei tohi pedaalid mitte kunagi ulatuda šassiist ettepoole, kaasa arvatud pörkerauast.

Piduripedaal peab asetsema peasilindrist eespool. Gaasipedaal peab olema varustatud pedaali tagasitõmbe vedruga. Gaasipedaal ja karburaator peavad olema omavahel mehaaniliselt ühendatud. Juhi jalgade ümberpaigutamiseks mõeldud pedaalikomplekte võib kasutada ainult siis, kui need tarnib šassii tootja.

4.5 Roolisüsteem (4.5 Steering system)

Roolisüsteem koosneb roolist, roolirummust, roolisambast, roolisamba toest ja kahest paralleelvardast mis on ühendatud käändtelgedega.

Rooli ja rummu vahel võib kasutada vahepuksi. Kuigi tegemist on liigendühendusega, peab roolisüsteem sõitval kardil liikuma ainult ühel teljel. Liikumine kõik teised telgedel on lubatud ainult tavapärase mehaaniliste lõtkude ulatuses.

Kõik osad peavad olema poltidega kindlalt üksteise külge kinnitatud. Kinnitusmeetod peab pakkuma maksimaalset turvalisust (tagasipööratavad splindid, iselukustuvad mutrid).

4.5.1 Rool (4.5.1 Steering wheel)

[...]

Roolirumm peab olema kindlalt samba külge kinnitatud vähemalt ühe M6 poldiga (minimaalne tugevusaste 8,8) ja iselukustuva mutriga.



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

4.5.2 Roolisammas (4.5.2 Steering column)

Roolisammas tuleb kinnitada šassii külge klambri ja pöördliigendi abil. Roolisammas peab olema kinnitatud turvaklambrisüsteemiga alumise laagri kinnitusmutri juures ja/või kahe kraega mis asuvad roolisamba klambri ümber. Roolisammas peab olema läbimõõduga vähemalt 18 mm, seinapaksusega vähemalt 1,8 mm ja olema valmistatud magneetilisest terasest. Roolisammas ja käändtelg ei pea olema pärit samalt tootjalt kui šassii tootja.

4.5.3 Paralleelvardad (4.5.3 Steering arms)

Paralleelvardad võivad olla reguleeritavad mõlemast varda otsa kuulliigendist. Need peavad olema valmistatud alumiiniumist või terasest ning olema kindlalt kinnitatud iselukustuvate mutrite ja poltidega.

4.5.4 Rooliseadmed (4.5.4 Steering wheel devices)

Ükski roolile paigaldatud seade (nagu näiteks ekraan või kütusekraan) ei tohi ulatuda rooli esiosaga määratletud tasapinnast kaugemale kui 20 mm ega olla teravate servadega. Vaata TD n° 1.2.

4.6 Põhjalaat (4.6 Floor tray)

Peab olema valmistatud jäigast materjalist, mis ulatub keskmisest šassii risttorust kuni šassii toruraami esiosani.

Põhjalaat peab täielikult mahtuma põhitorude – st keskmise tala, pikisuunaliste torude ja šassiiraami esiosa – moodustatud perimeetri sisse, ulatumata torude kesk joonest väljapoole (vaadatuna ülalt). See peab olema valmistatud ühest tükist ning selle pinnad peavad olema ühtlased, tugevad, jäigad, läbimatud, siledad, ilma ribideta ja ühtlase paksusega.

Selle äär peab olema ääristatud toru või servaga, mis takistab juhi jalgade plaadilt maha libisemist.

Põhjalaat võib olla augustatud, kuid aukude läbimõõt ei tohi olla suurem kui 10 mm ja nende vahe peab olema vähemalt neljakordne augu läbimõõt. Lisaks on roolisambale ja käigukangile juurdepääsuks lubatud kaks kuni 35 mm läbimõõduga auku. Põhjalaat võib olla valmistatud komposiitmaterjalist.

4.7 Kütusepaak (4.7 Fuel tank)

Mis tahes mahuti, mis sisaldab mootorissooolavat kütust. Kütusepaak peab olema kindlalt šassii külge kinnitatud ja konstrueeritud nii, et ei paak ega kütusevoolikud (mis peavad olema painduvad) ei tekitaks võistluse vältel lekkeohtu.

Kiirkinnitus šassiile kinnitamiseks on tungivalt soovitatav. Kütusepaak ei tohi mingil juhul olla kavandatud toimima aerodünaamilise seadmena.

Kütuse paak peab andma mootorile toite ainult normaalse atmosfäärirõhu juures. See tähendab, et peale kütusepaagi ja karburaatori vahel asuva kütusepumba, mis tahes süsteem (mehaaniline või mitte), mis võib mõjutada kütusepaagi siserõhku ei ole lubatud.

Kütusepaak on kohustuslik paigutada šassii raami põhitorude vahele nii, et see jääb istme ette poole ja esirataste pöörlemistelje taha.

4.8. Iste (4.8 Seat)

Juhiiste peab olema konstrueeritud nii, et ta takistaks juhi liikumist kurvides või pidurdamisel külgedele või ette.



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

See võib olla valmistatud komposiitmaterjalist.

[...]

4.8.1 Tugevdusplaadid (4.8.1 Reinforcement plates)

Tugevdusplaadid on nõutud istme ülemise osa toetamiseks. Nende minimaalne paksus peab olema 1.5 mm, minimaalne pindala 13 cm² ja minimaalne läbimõõt 40 mm.

4.8.2 Istmetoed (4.8.2 Seat stays)

Kõik istmetoed peavad olema mõlemast otsast poltidega kinnitatud. Kui neid ei kasutata, tuleb need istmetoed šassii raamilt ja istmelt eemaldada.

4.9 Põrkerauad (4.9 Bumpers)

Eesmised, külgmised ja tagumised põrkerauad on kohustuslikud. Need peavad olema valmistatud ümmargustest magneetilistest terastorudest.

Põrkerauad peavad vastama kategooriale, millesse on kart registreerunud. Gruppides 1, 2 & 3 peavad need olema koos volunditega homologeeritud.

RE 4.9 Põrkerauad

Eesmised, külgmised ja tagumised põrkerauad on kohustuslikud. Need peavad olema valmistatud ümmargustest magneetilistest terastorudest.

Põrkerauad peavad vastama kategooriale, millesse on kart registreerunud. Gruppides 1, 2 & 3 peavad olema kehtiva homologeeringuga volundid.

Lubatud on esipõrkekaitse alumise põrkeraua lühendamise. Lubatud on lühendada külgmisi põrkeraudasid eeldusel, et kart peab sõltuvalt Grupist vastama CIK/FIA 2.0.A. ja 2.1.A. või 3.0.A. ja 3.1.A. joonistele.

4.10 Voolundid (4.10 Bodywork)

Voolundid koosnevad kõikidest õhuga kokkupuutuvatest osadest, välja arvatud artiklites 4 ja 5 määratletud mehaanilised osad, kütusepaak ja numbrimärk.

4.10.1 Voolundi elemendid (4.10.1 Bodywork elements)

Voolundid peavad vastama sellele kategooriale, millesse on kart registreerunud. Vastavalt klassile peab see olema valmistatud ühest esipõrkekaitsest, ühest esipõrkekaitse kinnituskomplektist, ühest esipaneelist, kahest külgvoolundist ja ühest tagaratta kaitsest/tagapõrkekaitsest.

4.10.2 Materjal (4.10.2 Material)

Vt CIK-FIA TR 4.10.2

4.11 Tagaratta kaitse (4.11 Rear wheel protection)

Gruppides 1, 2 & 3 on kohustuslik kasutada homologeeritud tagaratta kaitset, mis vastab klassile, millesse on kart registreerunud.

Tagaratta kaitse peab olema valmistatud survevalu teel ilma vahttäidiseta ja see ei tohi kujutada endast ohtu.

Mitte ühelgi juhul ei tohi see asuda tagarataste ülemisest tasapinnast kõrgemal.

Tagaratta kaitse pind peab olema ühtlane ja sile; tagaratta kaitse ei tohi sisaldada muid lõikeid ega avasid peale homologeeritud avade.



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

Tagarataste kaitse välisservad peavad olema kujundatud oluliselt teist värvi kui tagarataste kaitse korpus.

Tagaratta kaitse peab olema kinnitatud homologeeritud šassii külge vähemalt kahest punktist, kasutades tagaratta kaitsega homologeeritud tugesid.

[...]

Ainult šassii tootja võib muuta šassiid tagaratta kaitse paigaldamiseks.

RE 4.11.2

4.11.2 kohased rattakaitse, mis katavad tagarattaid, on 2026. hooajal hetkeseisuga keelatud.

Alakomitee monitoorib 2026. aastal rahvusvahelistel võistlustel kasutatavate CIK-FIA TR 4.11.2 kohaste tagarattaid katvate kaitsete kasutamist ja sellega kaasnevaid ohte/kõrvalnähtusid.

Alakomitee reserveerib endale õiguse tuua CIK-FIA TR 4.11.2 kohaste tagarattaid katvate kaitsete kasutamise nõude sisse hooaja kestel ning teavitab sellest aegsalt kõiki puudutatud isikuid.

Lubatud on ainult külje pörkerauad, külje voolundid ja tagarataste kaitse, mis on CIK-FIA lehel avaldatud 2025-2027 homologeerimisnimekirjas.

4.12 Pidurid (4.12 Brakes)

Pidurisüsteem peab vastama sellele kategooriale, millesse on kart registreerunud.

4.12.1 Funktsioon (4.12.1 Function)

Pidurisüsteemid peavad olema hüdraulilised. Piduritorudel peab olema terasest või roostevabast terasest väline kate.

Otseveoklassides peab pidur töötama ainult tagateljel ja seega mõlemal tagarattal samaaegselt. Gaasi ja piduri pedaali ühendamine mehaaniliselt ühe kaabli ja kahe plokküsteemi abil, selleks et kahte pedaali ei saaks samal ajal korraga vajutada on lubatud.

Käigukastiklassides peab pidur toimima esi- ja tagateljel. Eesmised ja tagumised pidurisüsteemid peavad olema iseseisvad. Kui üks süsteemidest peaks rikki minema, peab teine tagama korraliku pidurdamise.

4.12.2 Piduri juhtimine (4.12.2 Brake control)

Piduri juhtseade, ehk ühendus pedaali ja pumba(pumpade) vahel, peab olema ohutuse tagamiseks kahekordistatud ja olema alati kooskõlas HF-ga.

Kui tross on homologeeritud, peab selle läbimõõt olema vähemalt 1,8 mm.

RE 4.12.2 Piduri juhtimine

Kahekordistatud pedaali ja pumba vahelise lisa ühenduse jaoks peab kasutama trossi, mille minimaalne läbimõõt on 1.8mm.

4.12.3 Pidurikettad (4.12.3 Brake discs)

Lubatud on terasest, roostevabast terasest või malmist pidurikettad.

Piduriketaste pinda võib muuta lihvimise, puurimise, soonte tegemise teel, kuid ainult tootja poolt ja tema ainuvastutusel. Modifitseeritud pidurikettad peavad vastama HF-s kirjeldatud mõõtmetele.



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

4.12.4 Piduriketta kaitse (4.12.4 Brake disc protective pad)

Tõhus tagumise piduriketta kaitse (nailonist, süsinikkiust, Teflonist, Kevlarist, Delrinist või samaväärses kõvast plastist) on kohustuslik Gruppides 1, 2 ja 3, kui piduriketas ulatub allapoole või on samal tasemel šassii raami maapinnale lähimal asuvate torudega. See kaitse peab olema paigutatud ketta suhtes risti, šassii pikiteljele või ketta alla.

4.12.5 Ketaste ja pidurisadulate vihmakatted (4.12.5 Rain covers for disks and callipers)

Märgade ilmastikutingimuste korral võib pidurisadulad ja kettad katta käändteljele kinnitatud professionaalselt valmistatud vihmakatetega.

4.12.6 Pidurite jahutus (4.12.6 Brake cooling)

Tagumist piduriketast ja pidurisadulat võib jahutada professionaalselt valmistatud piduri jahutustoruga. See peab olema kindlalt kinnitatud, ei tohi ulatuda istmest ettepoole ega ulatuda ka šassii alla.

4.13 Rattad (4.13 Wheels)

Ratas koosneb veljest, millele on paigaldatud õhkrehv, sisekummiga või ilma. „Rataste komplekt“ tähendab kahte esi ja kahte tagumist ratast. Koos juhiga kardil tohivad maapinda puudutada ainult rehvid.

Kõik süsteemid või klapid, millega saab rehvirõhku reguleerida, piirata või jälgida ratta kasutamise ajal on keelatud.

Korraga on lubatud kasutada ainult sama marki ja tüüpi rehve. Rataste kinnitamine rummudele ja võllile peab toimuma M8 iselukustuvate mutrite ja poltide abil.

Maksimaalne rõhk rehvi monteerimisel: 4 bari.

4.13.1 Ratta mõõtmed (4.13.1 Wheel dimensions)

Vt. CIK-FIA TR 4.13.1

4.14 Veljed (4.14 Rims)

Gruppides 1, 2 ja 3 on lubatud ainult 5-tollised veljed, mis vastavad TD n° 1.1-le.

[...]

4.14.1 Rehvi randi kinnitus (4.14.1 Bead retention)

Gruppides 1 & 2 peavad esi- ja tagarattad olema varustatud vähemalt kolme turvapoldiga rehvi veljelt mahatulemise vältimiseks.

[...]

4.15 Rehvid (4.15 Tyres)

CIK-FIA homologeeritud rehvid on kõigis kategooriates kohustuslikud.

4.16 Raskused (4.16 Ballast)

Kardi massi saab reguleerida ühe või mitme täisplokist lisaraskusega, mis on kinnitatud šassii raami, šassii abiosa (va pörkerauad) või istme külge.

Ühe lisaraskuse maksimaalne mass: 5,0 kg. Kombineeritud lisaraskused mis asuvad sama kinnituse all loetakse kui ühe lisaraskusena.

Ballast tuleb kinnitada tööriistade abil, ning vähemalt kahe poldiga: 0-2,5 kg minimaalse poldi läbimõõduga 6 mm, >2,5-5,0 kg minimaalse poldi läbimõõduga 8 mm.

Kui ballast on kinnitatud šassii abiosa külge, peavad kõik šassii raamiga ühendavad poldid olema



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

sama minimaalse läbimõõduga, mis on kasutatud raskuse enda kinnitamiseks. Ballasti istmele kinnitamisel on tugevdusplaadid kohustuslikud. Nende plaatide minimaalne paksus peab olema 1 mm ja minimaalne läbimõõt 20 mm.

[...]

4.17 Rattarumm

Rattarummu ainus eesmärk on võimaldada jõudude ülekandumist velje ja šassii vahel.

ARTIKKEL 5: ÜLDISED MOOTORI REGULATSIOONID (ARTICLE 5: GENERAL ENGINE REGULATIONS)

5.1 Mootor (5.1 Engine)

Mootor peab vastama võistlusklassile, millesse on kart registreeritud.

«Mootor» tähendab sõidukorras karti liikuma panevat jõuallikat, mis sisaldab silindrit, karterit ja võimalikku käigukasti, süütesüsteemi, karburaatorit (karburaatoreid), väljalaset ja summutit.

Sissepritsesüsteemid ei ole lubatud. Lubatud on ainult kütuse pihustamine.

Mootor ei tohi sisaldada kompressorit ega ülelaadimissüsteeme.

Kõik siseõlemiseks vajalik õhk peab läbima sisselaske ava(usi) sisselaske summutajal. Ükski teine sisseimemise meetod ei ole võimalik. Kõik ühendused ja kanalid mis on nimetatud Artiklis 5.4 peavad olema õhutihedad.

Kui sisselaske summutaja õhukanal(id) suletakse, siis peab mootor seiskuma.

5.1.1 Modifitseerimine (5.1.1 Modifications)

Mootorit võib modifitseerida vastavalt vastavates kategooriates lubatud modifikatsioonidele, kuid ainult TR-is välja toodud mõõtmete piires.

Kui mootori sisemuses on lubatud muudatusi teha, võib neid teha ainult materjali eemaldamise teel.

5.1.2 Markeerimine (5.1.2 Marking)

Identifitseerimistähised: identifitseerimiskleebiste kinnitamiseks on masintöödeldud tasapinnaliseks 30 x 20 mm pinnad, silindri esiküljel ja karteripoolte vibroklaapi kaanel.

5.1.3 Kinnitamine

Mootor peab olema kinnitatud raami torude peale minimaalselt M8 poltidega ning ühe mootori aluse ja kahe alumise kinnitus klambri abil.

5.2 Silinder (5.2 Cylinder)

Hülssimata silindrite remont on lubatud materjali, kuid mitte detailide lisamisega.

Tehnilise kontrolli ülema või Tehnilise Delegaadi loal võib külma ilmaga silindri ette panna kaitsesüsteemi.

See kaitsesüsteem, mis võib olla valmistatud komposiitmaterjalist, peab olema vastupidav ja kindlalt kinnitatud.

5.2.1 Silindripea (5.2.1 Cylinder head)

Süüteküünla keerme võib välja vahetada keerme asendajaga. Keermestatud süüteküünla avause mõõtmed: pikkus 18,5 mm, samm M14 x 1,25 mm.



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

5.3 Vesijahutus (5.3 Water cooling)

Ainus lubatud jahutusvedelik on Vesi (H₂O). Mootori, radiaatori ja veepumba jaoks on lubatud ainult üks jahutuskontuur.

5.3.1 Radiaator (5.3.1 Radiator)

Gruppides 1 & 2

Radiaatorid tuleb paigutada šassii raami kohale. Maksimaalne kõrgus maapinnast 500 mm ja maksimaalne kaugus tagaratta võllist 550 mm. Radiaatorid ei tohi istet segada.

[...]

Temperatuuri reguleerimiseks võib radiaatori ette või taha paigutada katteid või katete süsteeme. See seade võib olla reguleeritav, kuid see ei tohi olla eemaldatav, kui kart liigub ega ei või sisaldada ohtlikke osi.

Õhuvoolu radiaatori ees, külgedel ja taga saab reguleerida õhusuunajatega. Suunajad polditakse kindlalt radiaatori külge. Need peavad olema ühes tükis ja võivad olla valmistatud komposiitmaterjalist.

Kui kasutatakse teipi, tuleb see panna niimoodi ümber radiaatori, et juht ei saaks teipi sõidu ajal eemaldada.

Lubatud on mehaanilised möödaviigu-/termostaatsüsteemid, sealhulgas möödaviiguliinid.

5.3.2 Veepump (5.3.2 Water pump)

Gruppides 1 & 2 peab veepumpa mehaaniliselt juhtima kas mootor või tagavõll.

5.4 Sisselaskekanal (5.4 Inlet duct)

Sisselaskekanal, ehk sisselaske summuti ja mootori vaheline mehaaniline sõlm sisaldab sisselaske summutit, karburaatorit ja vibroklaapi korpust ning võimalikku vahetükki ja/või tihendeid.

Ükski lisakomponent pole lubatud.

Vahetükk peab olema tavaline plaat, mille silindri ristlõige on kooniline. See peab olema tööriistade abil kindlalt kinnitatud ja sellel ei tohi olla lõimuvaid ühendusi ega kattuvaid osi.

Lisaks ei tohi sellel olla ühendusi, mis toovad kaasa mahu suurenemise (sh sooned, süvendid või muud sellised vaheruimid).

5.5 Sisselaske summuti (5.5 Intake silencer)

Gruppides 1, 2 & 3 on kohustulik kasutada CIK-FIA poolt homologeeritud sisselaske summutit. Märja ilmaga võib kasutada ainult modifitseerimata homologeeritud vihmakatet.

5.5.1 Kummiühendus (5.5.1 Rubber connection)

Sisselaske summuti kummiühendust võib muuta, kui sisselaske summutit karburaatoriga ühendav ühendus on ümberpööratav. Sisselaske summuti sees oleva ühenduse kasutamata osa võib ära lõigata.

Välisküljel olev kummiühendus peab olema kogu aeg täiesti nähtav. See tuleb ühendada tihedalt karburaatoriga klambri abil.



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

Kui kummiühendus ei ole enam nii tihe kui uuel sisselaske summutil, tuleb kasutatud osa välja vahetada (kas kumm või sisselaske summuti).

5.6 Karburaator (5.6 Carburettor)

Karburaator peab vastama kategooriale, millesse on kart registreeritud.

Kõigile ilma käigukastita klassidele, mis töötavad reguleerimiskruvidega, on lubatud lisada täiendavaid manuaalseid mehaanilisi reguleerijaid (ilma homologeeritud karburaatorit muutmata).

5.6.1 Kütusevoolikud (5.6.1 Fuel lines)

Lubatud on ainult üks kütusevoolik paagist karburaatori/kütusepumbani, samuti üks kütusefilter enne kütusepumpa.

Karburaatorit tohib survestada ainult kütusepumba töö abil.

5.7 Süütesüsteem (5.7 Ignition system)

Gruppides 1, 2 & 3 on CIK-FIA poolt homologeeritud süütesüsteem kohustuslik.

Süütesüsteem peab vastama kategooriale, millesse on kart registreeritud.

Väljalatava rootoriga süütesüsteemide puhul on pöörlevaid osi kattev kaitse kohustuslik.

Võistluse Žürii võib lubada Tehnilistel Kohtunikel vahetada sõitja/registreerija süütesüsteem CIK-FIA või ASN-i tarnitud süsteemi vastu (peab olema sama homologatsiooniga mudel).

5.8 Süüteküünal (5.8 Spark plug)

Gruppides 1, 2 & 3 peab süüteküünal olema masstoodang ja jääma rangelt originaalseks.

Silindripeasse kinnitatud süüteküünla korpus ja elektroodi isolatsioon (elektroodi ei arvestata) ei tohi ulatuda sügavamale põlemiskambri kupli ülemisest osast (vt Appendiks 5).

5.9 Ketikaitse (5.9 Chain guard)

Ketikaitse on kohustuslik kõikides klassides. Ketikaitsete võivad olla valmistatud komposiitmaterjalist.

Otseveoklassides peab ketikaitse pakkuma tõhusat kaitset keti ja ketirataste ümber; pealpool ja mõlemal küljel; ning ulatuma vähemalt tagavõlli tsestrist allapoole.

Kui kasutatakse ketti ja ketirattaid täielikult katvat ketikaitset, võib mootoriga homologeeritud ketikaitse eemaldada. Käigukastiklassides peab ketikaitse katma ketiratast ja esimest ketiratast kuni esimese ketiratta telje tsestrini.

5.10 Väljalase (5.10 Exhaust)

Väljalase peab olema kõikides kategooriates magneetilisest terasest. Lehtmatali minimaalne paksus on 0,75 mm, kui HF-s ei ole sätestatud teisiti.

Gruppides 1, 2 & 3 peab väljalaskesüsteem väljutama heitgaase juhi taga ega tohi töötada maapinnast kõrgemal kui 45 cm.

Väljalase peab väljutama heitgaase tahapoole ja ei tohi ületada tasapinda, mille on määratlenud normaalasendis istuv juht.

Väljalaske summuti väljalaskeava, mille välisläbimõõt peab olema üle 3 cm, ei tohi ületada kardi gabariite.

Võistluse Žürii võib lubada registreerijal vahetada oma väljalaskesüsteemi CIK-FIA või ASN-i tarnitud süsteemi vastu (peab olema sama homologatsiooniga mudel).



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

5.11 Müra (5.11 Noise)

Müra vähendamiseks on kohustuslikud tõhusad väljalaske summutid. Kontrolli võib läbi viia igal hetkel võistluse ajal. Võistluse Žüriid tuleb teavitada kõigist kontrollide käigus avastatud rikkumistest.

5.11.1 Detsibellide piirang (5.11.1)

Maksimaalne kohaldatav mürapiirang on 108 db(A), mis sisaldab kõiki tolerantse ja keskkonnamõjusid.

5.11.2 Mõõteseadmed (5.11.2 Measurement equipment)

Vt. CIK-FIA TR 5.11.2

5.12 Kütus (5.12 Fuel)

TR-s toodud nõuded on mõeldud selleks, et tagada valdavalt kaubanduslikus kütuses leiduvatest ühenditest koosnevate kütuste kasutamine ning keelata spetsiifiliste võimsust suurendavate keemiliste lisandite kasutamine.

5.12.1 Omadused (5.12.1 Characteristics)

Kütus peab vastama Appendiksis 6.1 välja toodud omadustele.

5.13 Segu kahetaktiliste mootorite jaoks (5.13 Mixture for two-stroke engines)

Kütus segatakse CIK-FIA poolt heakskiidetud kaubanduslikult saadava kahetaktilise määrdeainega. Kütuse põhikoostise muutmine ühendite lisamisega ei ole lubatud. See piirang kehtib ka määrdeainele, mis ei tohi kütusele lisamisel muuta kütuse koostist. Lisaks ei tohi määrdeaine sisaldada nitroühendeid, peroksiide ega muid mootori võimsust suurendavaid lisandeid. Vt Appendiks 6.2.

5.13.1 Määrdeaine (5.13.1 Lubricant)

Vt CIK-FIA TR 5.13.1

5.13.2 Õhk (5.13.2 Air)

Koos kütusega segunenult võib põlemisainena kasutada ainult ümbritsevat õhku.

5.14 Laborites läbiviidud kütusetestid (5.14 Fuel tests - 17 - nglees out in laboratories)

Vt CIK-FIA TR 5.14

5.14.1 Proovivõtu protseduur (5.14.1 Sampling procedure)

CIK FIA või ASN võivad igal ajal ja ilma selgitusi andmata nõuda kütuseproovi võtmist täiendavaks analüüsiks enda valitud laboris. Vt Appendiks 7.

ARTIKKEL 6: HOMOLOGEERIMINE, TUNNUSTAMINE JA KONTROLLID (ARTICLE 6: HOMOLOGATION, APPROVALS AND CONTROLS)

HF, AF ja HR on saadaval CIK-FIA sekretariaadist või www.fiakarting.com veebilehelt.

6.1 Homologeerimine ja heakskiidud (6.1 Homologations and approvals)

Kogu kehtiva homologatsiooniga materjalide nimistu avaldatakse FIA Karting veebilehel (www.fiakarting.com).

Ainult seda homologeeritud materjali tohib kasutada võistlustel vastavalt TR-is kirjeldatud



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

rahvusvahelistele kategooriatele, olenemata sellest, kas need on registreeritud FIA Karting International kalendris või mitte.

Seega on CIK-FIA homologeerimist taotlevatel ASN-idel kohustus järgida CIK-FIA reegleid.

Homologeeritud osi tuleb kasutada HF-s näidatud viisil. See on ainus võimalik kombinatsioon. Kõik CIK-FIA homologeeritud varustus või heakskiidetud määrdeained kehtivad ka riiklikul tasandil. Kui ASN lubab kasutada varustust, mis on olnud eelnevalt homologeeritud CIK-FIA poolt, siis see tuleb ASN-i Tehnilistes Tingimustes eraldiseisvalt välja tuua.

RE 6.1 Homologeerimine ja heakskiidud

Lisaks kehtivale homologeeritud varustusele on lubatud kasutada Rahvuslike Erisuste (RE) punktides teatud kehtivuse kaotanud, kuid CIK-FIA või rahvusliku ASN-i homologeeringuga varustust, mis peab rangelt vastama oma homologeerimise kaardile.

6.2 Identifitseerimine (6.2 Identification)

Homologeeritud toodet või selle osi peab olema võimalik identifitseerida kasutades HF-s olevaid tehnilisi kirjeldusi (fotod, joonised, mõõdud jne) ning arvestades tuleb lubatud muudatusi ja TR-s ettenähtud piirnorme.

Kahtluse korral võib CIK-FIA või ASN ilma selgitusi andmata nõuda, et CIK-FIA või nende valitud labor läbiks mis tahes üritusel kasutatud osa täiendava kontrolli.

6.3 Kontrollimine (6.3 Controls)

Kontrollmõõtmised ja tolerantsid on välja toodud Appendiksis 1.

6.4 Avanimisnurkade mõõtmise meetod (6.4 Method to measure opening angles)

Vaata Appendiks 3.

ARTIKKEL 7: SÕITJA OHUTUSVARUSTUS (ARTICLE 7: DRIVER SAFETY EQUIPMENT)

Juht peab alati kandma homologeeritud täiskiivrit ja kombinesooni, samuti kindaid, jalanõusid ja kardi ribivesti.

Salli, torusalli või mistahes lahtiste riiete kandmine kaelas, isegi kombinesooni sees, ei ole lubatud.

Pikad juuksed peavad olema täielikult kiivris.

RE ARTIKKEL 7: SÕITJA OHUTUSVARUSTUS

Juht peab alati kandma homologeeritud täiskiivrit ja kombinesooni, samuti kindaid, jalanõusid ja kardi ribivesti.

Salli, torusalli või mistahes lahtiste riiete kandmine kaelas, isegi kombinesooni sees, ei ole lubatud.

Pikkade juuste puhul on lubatud panna need kombinesooni sisse, juhul kui on kindlalt tagatud, et juuksed ei saa sõidu ajal kombinesoonist välja tulla.

7.1 Kiivrid (7.1 Helmets)



sinine tekst = muudatused võrreldes eelmise versiooniga

[...]

Vt „Tunnustatud kiivri standardite tehniline loetelu“, mis on saadaval saidil fiakarting.com (homologeeritud varustuse alapeatükis).

[...]

7.2 Kombinesoon (7.2 Overalls)

[...]

Vaata www.fiakarting.com , et näha homologeeritud kombinesoonide täielikku nimekirja.

[...]

MÄRGE

Praegused FIA homologeeritud kombinesoonid (Standard CIK-FIA N2013-1) on aktsepteeritud terve nende kasutusaja jooksul, mis on märgitud kombinesooni etiketile, kuid mitte kauem kui 31.12.2029.

FIA standardile 8877-2022 vastavad kardikombinesoonid on kohustuslikud alates 01.01.2030.

7.3 Kindad (7.3 Gloves)

Kindad peavad täielikult katma käed ja randmed või vastama FIA standardile 8877-2022.

FIA kardisõidu meistrivõistlustel, karikavõistlustel ja trofeevõistlustel ning kõikidel FIA rahvusvahelises spordikalendri kardivõistlustel peavad kindad vastama FIA standardile 8877-2022.

Alates 01.01.2027

EAL kardisõidu meistrivõistlustel, karikavõistlustel ja trofeevõistlustel peavad kindad vastama FIA standardile 8877-2022.

7.4 Jalatsid (7.4 Shoes)

Kingad peavad katma jalgu ja kaitsma pahkluid või vastama FIA 8877-2022 standardile.

FIA kardisõidu meistrivõistlustel, karikavõistlustel ja trofeevõistlustel ning kõikidel FIA rahvusvahelises spordikalendris registreeritud kardivõistlustel peavad jalatsid vastama FIA 8877-2022 standardile.

Alates 01.01.2027

EAL kardisõidu meistrivõistlustel, karikavõistlustel ja trofeevõistlustel peavad jalatsid vastama FIA standardile 8877-2022.

7.5 Kardi kehakaitse (7.5 Karting body protection)

FIA standardile 8870-2018 vastavate ja sõitja suurusle vastava – või kuni suuruseni väiksemate – kardi ribikaitsete kasutamine kohustuslik kõigile sõitjatele, kes osalevad FIA kardisõidu meistrivõistlustel, karikavõistlustel ja trofeevõistlustel ning kõikidel FIA rahvusvahelises spordikalendris registreeritud kardivõistlustel.

RE 7.5 Kardi kehakaitse (7.5 Karting body protection)

FIA standardile 8870-2018 vastavate ja sõitja suurusle vastava kardi ribikaitsete kasutamine on kohustuslik kõigile sõitjatele. Juhul kui sõitja on väiksem kui on kõige väiksem toodetav ribivest, tuleb kasutada kõige väiksemat võimalikku vesti.