



БЪЛГАРСКА ФЕДЕРАЦИЯ ПО КАРТИНГ
BULGARIAN KARTING FEDERATION



НАЦИОНАЛНИ КАРТИНГ СЕРИИ
www.bfk.bg

ТЕХНИЧЕСКИ РЕГЛАМЕНТ ЗА СЪСТЕЗАНИЯТА ПО КАРТИНГ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ЗА 2020 година

Увод

Настоящият регламент се отнася за основните групи и класове (нетитулувани състезания). Техническият регламент е валиден за всички състезания от Националния Шампионат на БФК-НКС, включително Откритите състезания, организирани на клубно ниво от членовете на БФК-НКС.

РАЗДЕЛ I – ГРУПИ И КЛАСОВЕ: СЪЩНОСТ И ПРИЛОЖЕНИЕ

Чл. 1. Дефиниране на групи и класове

1.1. Групи и международни класове (по дефиниция на СИК FIA).

Група	Клас
I	125 cc. KZ *
	250 cc. SUPERKART *
II	125 cc. KZ2 *
	125 cc. OK
	125 cc. OKJ
III	60 cc. MINI

* Клас със скоростна кутия

Групите и международните класове трябва да са съобразени с международния технически регламент.

1.2. Групи, национални класове, възраст и минимално общо тегло.

Възраст на водача	Група	Клас	Мин. тегло
			(кг)
навършилите 7 години към календарната година, в която ще участват, до 9 години включително	Входящо ниво деца	MINI BG	95
навършилите 9 години към календарната година, в която ще участват, до 12 години включително	Кадети - деца	MINI (2020-)*	110
		MINI (2015-2020)*	110
навършилите 9 години към календарната година, в която ще участват, до 12 години включително	Кадети - деца	MINI-Open (2010-2014)	110



навършилите 12 години към календарната година, в която ще участват, до 15 години включително	JUNIOR - юноши	OKJ	140	
		TdM Rotax FR 125 Junior	145	
навършилите 14 години към календарната година, в която участват, без горна граница	SENIOR - юноши и старша възраст	OK	155	
		TdM Rotax FR 125 Max	160	
навършилите 15 години към календарната година, в която участват, без горна граница	125 GEAR SHIFT - с предавки	KZ2	175	
		KZ-Open	175	
навършилите 14 години към календарната година, в която участват, без горна граница	No-Gear Open - без предавки	No-Gear Open	бивш KF3	145
			бивш KF2	165
			бивш ICA	165

*специфичните регулации за клас MINI (2020-) и (2015-2020) ще бъдат обявени допълнително

БФК-НКС си запазва правото на промени на минималните тегла, посочени в таблицата, в хода на текущата година.

Националните класове са определени от БФК-НКС и трябва да отговарят на предписанията, съдържащи се в раздел II и III.

Чл. 2. Промени и/или допълнения.

Ако счете за необходимо, БФК-НКС запазва правото си да нанася на настоящия правилник, както и на правилника за отделните класове, промени и/или допълнения.

Чл. 3. Нарушения на нормативите.

В случай на нарушение на разпоредбите от правилника и в зависимост от степента на тяхната тежест, спортните комисари следва да уведомят УС на БФК-НКС.

РАЗДЕЛ II

Общи разпоредби

Всяко лице, действащо в сферата на Картинга, лицензирано от БФК-НКС, е под надзора на официалните лица на сдружението; този надзор се осъществява посредством членска карта-лиценз, национална и международна хомологация, регистриране на нужните в хода на състезанието материали (различни от двигатели, ходови части, гуми и др.).

Освен ако не е посочено друго в правилниците на отделните класове, за общи се приемат и прилагат разпоредбите в настоящия правилник.



Хомологация, идентификация и контрол:**Идентификация**

Идентификацията на хомологиран или регистриран компонент ще бъде възможна благодарение на оригиналните части на двигателя, които винаги трябва да съответстват и да бъдат аналогични на снимките, чертежите и размерите, описани в хомологационния фиш, като се имат предвид модификациите и ограниченията, посочени в настоящия правилник. Позиционирането на шасито, каросерията, двигателя и т.н. следва да бъде обусловено от позицията на пилота спрямо посоката на движение.

Контрол:

Във връзка с контрола, се допускат следните отклонения:

Междуосие на биелата: +/- 0,2 mm

За клас МИНИ и входящо ниво : +/- 0,1mm

Ход на буталото:

Сглобен двигател: +/- 0,2 mm, колян вал: +/- 0,1 mm

Фази на газоразпределението: +/- 2°(с изключение на двигателите за ОК, ОК Junior и MINI)

Предавателно отношение за класовете със скоростна кутия:

- стойност на ъгъла на завъртане на вторичният вал, достигната след три оборота на колянния вал двигателя: +/- 3°

Ауспуси: За всички двигатели със 125cc със скоростна кутия: +/- 1 mm

ОК: Виж приложения технически чертеж, който е еднакъв за всички.

ОК Junior: Виж приложения технически чертеж, който е еднакъв за всички.

MINI: Виж приложения технически чертеж, който е еднакъв за всички.

Двигатели ОК, ОКJ, MINI (бутало, колян вал, клапи и балансиращ вал)

Размери	<25 мм	25-60 мм	60-100 мм	>100 мм
Допуск	+/- 0,5 мм	+/- 0,8 мм	+/- 1 мм	+/- 1,5 мм

Други части:

Размери	<25 мм	25-60 мм	>60 мм
Обработени части	+/- 0,5 мм	+/- 0,8 мм	+/- 1,5 мм
Необработени части	+/- 1 мм	+/- 1,5 мм	+/- 3 мм

За мерни единици (и техните производни) ще се използват международно признатите:

- за измерване на дължина – метър, за измерване на тегло – килограм, за измерване на време – секунда, за измерване на шум – децибел. Освен това, като мерна единица за ъгъл ще се използва ° (градус), вместо радиус, а мерната единица за температура ще е целзий (С), вместо Келвин (К).



За всички класове, проверката на магнитния материал за компонентите, който бива назоваван МАГНИТЕН МАТЕРИАЛ, следва да бъде осъществена с магнит, отговарящ на следните характеристики:

Dénomination <i>Denomination</i>	Abréviation <i>Abbreviation</i>	Unités <i>Units</i>	Valeurs <i>Values</i>	Tolérances <i>Tolerances</i>
Type			Wet SXP anisotrope	
Gradation			Ferrite Y30BH	
Dimension A		mm	72	+/- 1.44
Dimension B		mm	32	+/- 0.64
Dimension C		mm	10	+/- 0.1
Induction résiduelle <i>Residual induction</i>	Br	G (Gauss)	3900	+/- 100
Champ coercitif <i>Coercivity</i>	H _c	Oe (Oersted)	2900	+/- 100
Produit énergétique <i>Energetic product</i>	Bhmax	MGOe (méga Gauss Oersted)	3.6	+/- 0.2
Masse volumique <i>Density</i>	ρ	g/cm ³	4.9	
Masse <i>Mass</i>		g	149.1 min 171.4 max	

Чл. 4. Хомологации

Шаситата, двигателите, гумите, карбураторите, обтекателите, спирачната система, протекторите на задните гуми, шумозаглушителите на всмукването и ауспуха, запалителната система и т.н. трябва да бъдат хомологирани или регистрирани от АСІ и/или СІК-ІА, според реда и предписанията в правилниците на отделните класове.

Хомологираните компоненти трябва да съответстват на хомологационния фиш, който се счита за неизменна част от настоящия Национален Технически Регламент.

За регистрираните в АСІ компоненти, следва да бъдат депозириани и съответните чертежи. Не се допуска замяната на съставните части на двигателя с такива, които не съвпадат с чертежите и снимките от хомологационния фиш. Всяка обработка трябва да бъде извършена така, че да позволява идентифициране на оригиналната част. Не се допуска изнасяне на оригиналните фабрични марки, ако са налице такива. Забранява се вноса на материалите за компоненти, подлежащи на национална хомологация от страна на АСІ, свързани с двигателите, карбураторите и спирачките. Оригиначните структурни и идейни характеристики на двигателя, формата и външния му вид, не могат да бъдат модифицирани или променени.



Чл. 5. Общи за всички класове разпоредби.

5.1. Шаси

а) Допускат се шасита с хомологация CIK-FIA, ACI и DMSB, освен ако в техническия регламент на отделните класове не е предвидено нещо друго.

б) Тръбите на шасито трябва да са от магнитен материал, съответстващ на одобрения от CIK-FIA, ACI и DMSB. Диаметърът на тръбите трябва да съвпада с посочения в хомологационния фиш. Забранено е използването на леки сплави и композитни материали като съставна част от тръбната конструкция.

в) Максимален размер на междуосието, независимо от условията на състезанието:

- MINI: в mm 1 100;
- Всички останали класове: в mm 1 400.

5.2. Задна ос.

Трябва да бъде монолитна (плътна или кука) от магнитен материал. Използването на съставни и благородни метали, и на екзотични сплави е забранено. Изключва се всякакъв род добавки или снадки, както и допълнителни елементи и материали, които биха нарушили концепцията за монолитност. Оста трябва да бъде с максимален външен диаметър: 50 мм и минимална дебелина, във всеки отсек: 1,9 мм.

Минималната дебелина във всяка точка на оста (с изключение на гнездата за скрепителния компонент), в зависимост от външния диаметър, трябва да отговаря на стойностите, посочени в следната таблица:

Максимален външен диаметър (мм)	Минимална дебелина (мм)	Максимален външен диаметър (мм)	Минимална дебелина (мм)
50	1,9	37	3,4
49	2,0	36	3,6
48	2,0	35	3,8
47	2,1	34	4,0
46	2,2	33	4,2
45	2,3	32	4,4
44	2,4	31	4,7
43	2,5	30	4,9
42	2,6	29	5,2
41	2,8	28	Плътна
40	2,9	27	Плътна
39	3,1	26	Плътна
38	3,2	25	Плътна

Във всички класове, с изключение на MINI, се позволява монтирането, **в зоната на закрепване короната** на оста, на междинен укрепващ елемент дори от немагнитен материал (без екзотични сплави и благородни метали), **с максимална дължина 150 mm.**



На класовете със скоростна кутия се позволява монтирането, във вътрешната част на задната ос, в близост до главините и короната на предавката, на междинен укрепващ елемент - втулка, дори и от немагнитен материал (без екзотични сплави и благородни метали) с дължина 30 – 60 мм, с изключение на MINI.

5.3. Предни шенкели на главината.

С прикрепване под произволен ъгъл, изработени от магнитен материал.

5.4. Под.

Задължителен е. Трябва да бъде изработен от твърд материал и да покрива изцяло разстоянието от тръбата пред седалката до предната тръба на шасито. Ако подът е перфориран, отворите не трябва да надвишават диаметър 10 мм. Разрешен е отвор с максимален диаметър от 35 мм само за достъп до фиксирането на кормилната колона. Забранено е използването на титан и титаниеви сплави.

5.5. Окачване.

Забранен е всякакъв вид еластично или шарнирно окачване.

5.6. Колела и гуми.

- а) колелата трябва да бъдат съставени от една-единствена част с максимален диаметър 5".
- б) ширината на колелата може да се контролира във всеки един момент от състезанието; шаблона трябва да минава свободно, докато вътрешната му горна част не опре гумата.
- в) шаблонът следва да бъде използван поне на три различни места по повърхността на колелото, за да се избегнат неблагоприятни констатации, като последица от локализирани деформации.
- г) фиксирането на колелата трябва да гарантира ефикасна система за сигурност (самозаконтряща се гайка, контрагайка и т.н.).
- д) върху самото колело не се допускат фланци, втулки и заварки.

5.7. Управление.

Осъществява се чрез волан и кормилни щанги. Кормилният прът е от магнитен материал. Воланът трябва да има форма на затворен кръг. Горната част над 2/3 от окръжността на волана може да бъде плоска. Забранено е каквото и да било гъвкаво управление с жило или верига. Всички елементи на управлението трябва да притежават ефикасна система за сигурност (гайка с шплент, самозаконтряща се гайка и др.).

5.8. Трансмисия и скоростна кутия.

- а) Трансмисия: директна, между двигателя и задната ос, посредством затворена верига. Забранен е всякакъв тип диференциал и/или диференциална система. Не е позволено смазване на веригата по време на състезание. Задължително е монтирането на предпазител на веригата, който трябва да я покрива изцяло, включително пиньона и венеца, до самия край на оста на венеца. Освен това, предпазителят трябва да осигурява и странична защита, за да се избегне риска от попадане пръстите на водача между веригата и пиньона.



За класовете със скоростна кутия, предпазителят трябва да бъде пластмасова лента с минимална ширина 15 мм, фиксирана със скоби. Не се позволява монтирането на допълнителни елементи, които биха нарушили устойчивостта на оста и които не изпълняват друга функция, освен на държач на венеца. Освен това, диаметърът на този държач, трябва да бъде поне с 60 мм. по-малък от този на венеца.

б) За класовете с едnodисков съединител (вътрешна част и камбана) е забранено каквото и да било вътрешно смазване (с грес, масло и т.н.). Във всеки един момент от състезанието, контролните органи могат да извършат проверка за спазването на гореспоменатата разпоредба.

в) Скоростна кутия: във всички класове със скоростна кутия, лостът за превключване на предавките трябва да бъде ръчен, а приводът - механичен. Забранено е всяко устройство (електрическо, електронно и т.н.) за серво-управление при превключване на предавките.

5.9. Педали.

Независимо от позиционирането им, педалите не бива да излизат от предната броня. Педалът на газта задължително трябва да бъде снабден с възвратна пружина. Забранено е фиксирането на педалите за пода.

5.10. Седалка.

Адаптирана така, че да удържа водача при всяка една маневра. С цел да се избегне всяко плъзгане на пилота напред или на страни при въздействие върху спирачката, във всички класове (с изключение на MINI), седалката трябва да бъде подсилена с метални или пластмасови укрепващи елементи във всичките ѝ точки на застопоряване. Планките трябва да отговарят на следните размери: минимална дебелина 1,5 мм. и минимална площ 13 мм² или минимален диаметър 40 мм. Всички подсилващи елементи трябва да бъдат завинтени или заварени в краищата. Всякакъв друг вид отвори по седалката, особено в страничната и част, надвишаващи Ø 10 мм. не се допускат.

5.11. Резервоар.

Резервоарът (един на брой) трябва да бъде изработен от пластмасов материал, трябва да има вместимост поне 8 литра (с изключение на клас MINI, които трябва да бъдат с минимален капацитет 2 литра) и трябва да захранва двигателя само при нормално атмосферно **налягане**. Закрепването на резервоара за шасито трябва да гарантира неговата стабилност по време на състезание. Горивопроводите трябва да са изработени от гъвкав материал. Резервоарът не бива да бъде елемент от шасито. Резервоарът трябва да съдържа само гориво.

5.11.1. Захранване с гориво между резервоара и карбуратора.

Класове: MINI

Забранени са всички механични, ръчни, електронни и др. системи. Единствената система за захранване е нормалното атмосферно налягане, което означава, че е позволено използването на малка горивна помпа между резервоара и карбуратора.



Горивна помпа: пневматична, марка Dell'Orto, код P34PB2. Горивната помпа трябва да е оригинална. Забранено е използването на каквато и да било механична и немеханична система, която би повлияла на вътрешното налягане на резервоара.

Между резервоара, помпата и карбуратора е позволено монтирането единствено на горивен филтър.

Описание на горивната система: виж Приложение №5 в края на настоящия регламент.

Позволено е използването на горивен филтър само в участъка между резервоара и бензиновата помпа. В участъка бензинова помпа – карбуратор, може да бъде разположени единствено горивопровод.

5.12. Безопасност.

Освен всички цитирани дотук, задължителни са и следните предписания:

- а) за да се избегнат щети, спирачните накладки трябва да са подсилени със застопоряващ елемент или с корда, минаваща между фиксиращите щифтове;
- б) в механично задвижваните спирачки, спирачното жило трябва да бъде с двойна оплетка от стомана (и две отделни обвивки) или със стоманени обтегачи плюс главно въже и трябва да бъде фиксирано с две скоби в основата на всяко въже. Минималният диаметър на спирачното жило трябва да бъде поне 1,8 мм. Задължително е хомологираните шасита да използват хомологирана спирачна система;
- в) педали: трябва да бъдат монтирани върху основните тръби на шасито;
- г) кормилна система: за да се предотврати изхлузването на шарнирната глава от обтегачите на кормилото, върху нея трябва да се монтира розетка с диаметър надвишаващ диаметъра на самата глава, като се допуска пробиването на отвори в пода, за да се фиксира кормилният прът за шасито. Максимален Ø на отвора: 35 мм.
- д) за да се предотврати излизането на гумата от колелото, задължително е използването на 3 болта (както за гуми за суха настилка, така и за гуми за мокра настилка), с **изключение на MINI**.
- е) Материал за спирачния диск: магнитна стомана или чугун. Спирачният диск е част от хомологираната спирачна система.

5.13. Шумозаглушители.

а) Шумозаглушители за ауспуха

За всички класове със скоростна кутия, с изключение на **MINI**, ОК, ОКJ, ОКJ Национален и онези, които участват в Трофеи на различни спортни марки, за които, във връзка със шумозаглушителите, се прилага основния технически регламент, е задължително монтирането на хомологиран СИК-FIA заглушител на ауспуха (виж долупосочената Таблица).

Изходът на заглушителя трябва да бъде обърнат надолу. Необходимо е Шумозаглушителното устройство да бъде поставено в пространството между задната броня и външната част на задното колело.



СПИСЪК НА ОДОБРЕНИТЕ ЗАГЛУШИТЕЛИ ЗА АУСПУХ:

МАРКА	МОДЕЛ	ТИП	№ ХОМОЛОГАЦИЯ
DRACING	KZ2014	Sarno	1/EX-SI/22
DRACING	KZ2014	Varenne	2/EX-SI/22
ELTO RACING	OVS	Inox	3/EX-SI/22
ELTO RACING	OVD	Inox	4/EX-SI/22
ELTO RACING	TD	Inox	5/EX-SI/22
MC RACING	MC	KZ	6/EX-SI/22
ELTO RACING	OVS/2	Metallic	38/EX-SI/24
ELTO RACING	TD/2	Metallic	39/EX-SI/24
MC RACING	NEW MC	Alluminio Anodizzato	038-SE-93 Scad.za 2021
ELTO RACING	TD3	Metalic	039-SE-24 Scad.za 2021
D RACING	KZ-KZ2	Adria	043-SE-09 Scad.za 2021

б) Шумозаглушител на всмукването: за всички класове е задължително монтирането на един от следните шумозаглушители на всмукването:

- хомологиран АСІ за клас **MINI** – (2020 -) и (2015 – 2020);
- хомологиран АСІ за клас **MINI-Open** (2010 – 2014);
- хомологиран СІК-FIA с входящи щуцери Ø 30 мм, за класовете със скоростна кутия KZ2
- хомологиран СІК-FIA с входящи щуцери Ø 23 мм ОК, ОКJ.
- за класовете от Трофеите на спортните марки, важи съответния допълнителен регламент, одобрен от БФК-НКС.

Таблица със добавените шумозаглушители за всмукване за задължителна употреба, с изключение на **MINI** и **Трофеите на спортни марки**.

Марка	Модел	№ хомологация
KG	505-FAIRING	2/CA/20
KG	BURU	4/CA/20
KG	FP7/20 FAIRING	6/CA/20
OTK	M6- FAIRING	9/CA/20
RIGHETTIRIDOLFI	XTR14-FAIRING	19/CA/20
PAROLIN RACING KART	AGILE-FAIRING	50/CA/20
OTK	M4-FAIRING	100/CA/20
EUROSTAR	WING-FAIRING	101/CA/20
CRG	NEW AGE 2	72/CA/20
CRG	NEW AGE 3	002-BF-37
FREE LINE	FL-ANT-F1	007-BF-99
KG	506	003-BF-45
EUROSTAR	DYNAMICA	017-BF-36



5.14. Каросерия.

Всички класове използват само хомологирана каросерия. Външната повърхнина на страничните панели, за всички класове, трябва да съвпада с равнината, пресичаща външната повърхнина на предните и задните колела с напompани под налягане гуми за суха и гуми за мокра настилка. (виж Схема 1 от чл. 5.15)

5.14.1. За класовете MINI, с хомологация 2010 и 2014, са разрешени единствено каросерии (челен спойлер, спойлер за състезателен номер и странични панели) хомологирани от АСІ CSAI 2015 – 2020, с изтичане на хомологацията 31/12/2020г.

5.14.2. За класовете MINI с хомологация 2015-2020 и 2020- , са разрешени каросерии (челен спойлер, спойлер за състезателен номер и странични панели) с хомологация АСІ- CSAI 2015-2020, посочени в долната таблица.

СПИСЪК ЧЕЛНИ СПОЙЛЕРИ MINI ХОМОЛ. АСІ 2015-2020

Марка	Модел	№ хомологация
EUROSTAR	MINI / BABY WINGS	04/CZ/14 – 03/MUS/20
FREE LINE	MK14	01/CZ/14 – 01/MUS/20
KG	MK14	02/CZ/14 – 02/MUS/20
OTK	M5	05/CZ/14 – 04/MUS/20
CRG	NEW AGE	01/CZ/20

5.14.3. Класовете KZ2, ОК – ОКJ, задължително трябва да използват челните спойлери от долупосочената таблица:

СПИСЪК ЧЕЛНИ СПОЙЛЕРИ СИК-FIA:

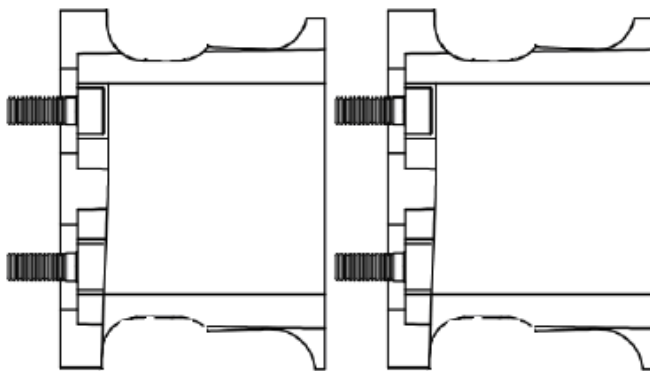
Марка	Модел	№ хомологация
KG	505-FAIRING	2/CA/20
KG	BURU	4/CA/20
KG	FP7/20 FAIRING	6/CA/20
OTK	M6- FAIRING	9/CA/20
RIGHETTIRIDOLFI	XTR14-FAIRING	19/CA/20
PAROLIN RACING KART	AGILE-FAIRING	50/CA/20
OTK	M4-FAIRING	100/CA/20
EUROSTAR	WING-FAIRING	101/CA/20
CRG	NEW AGE 2	72/CA/20
CRG	NEW AGE 3	002-BF-37
FREE LINE	FL-ANT-F1	007-BF-99
KG	506	003-BF-45
EUROSTAR	DYNAMICA	017-BF-36



5.14.4. Челен спойлер: за всички класове, с изключение на посочените в 5.14.1:

а) използването на челен спойлер с валидна хомологация, задължително трябва да бъде придружено с прилагането на валидна фиксираща система, описана в Приложение 1, одобрено от CIK-FIA на производителя KG, модел KMS, № хомологация /CA/20 -01/01/ET, **Righrtti Ridolfi XTR** и с № хомологация 005-BK-99.

Приложение 1



Размери на комплект „челен спойлер“

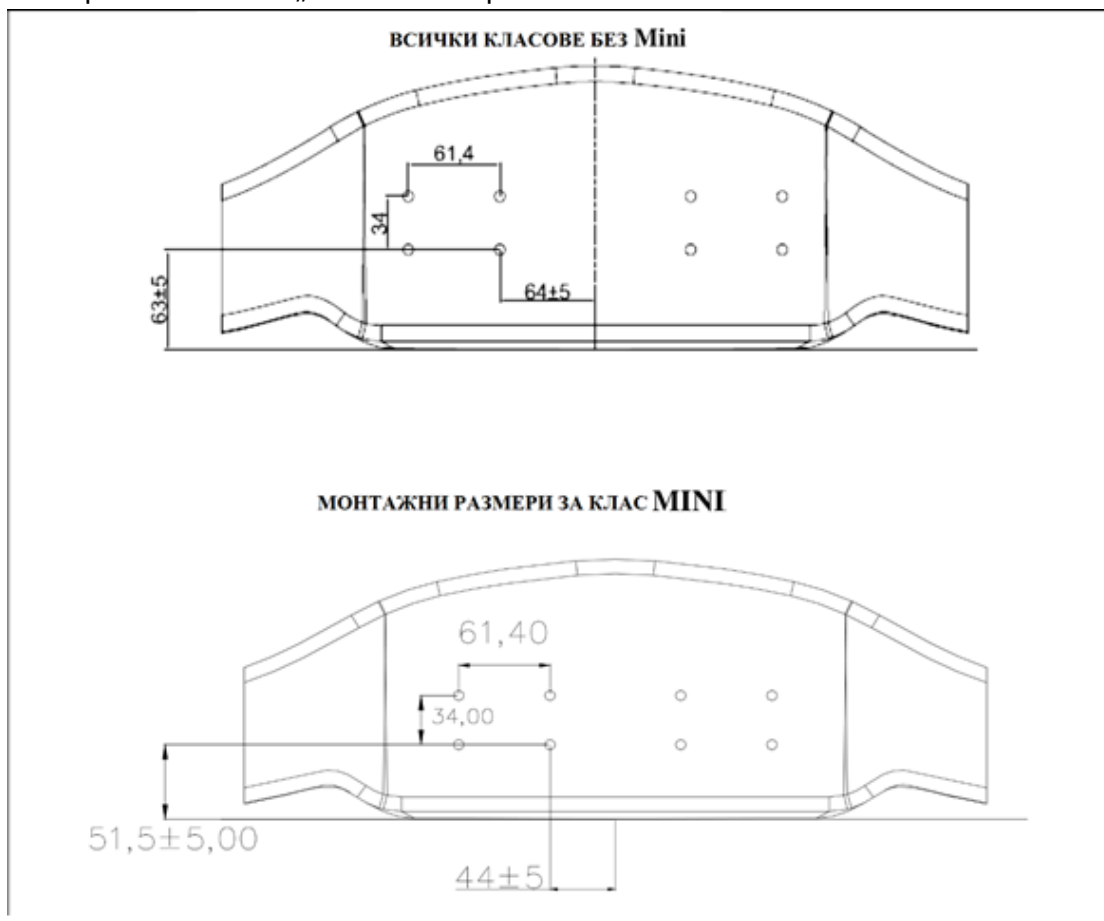
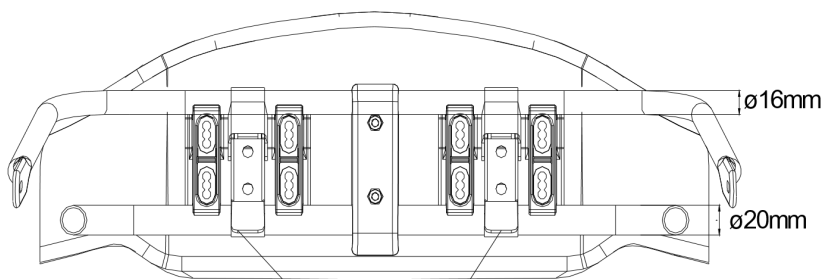


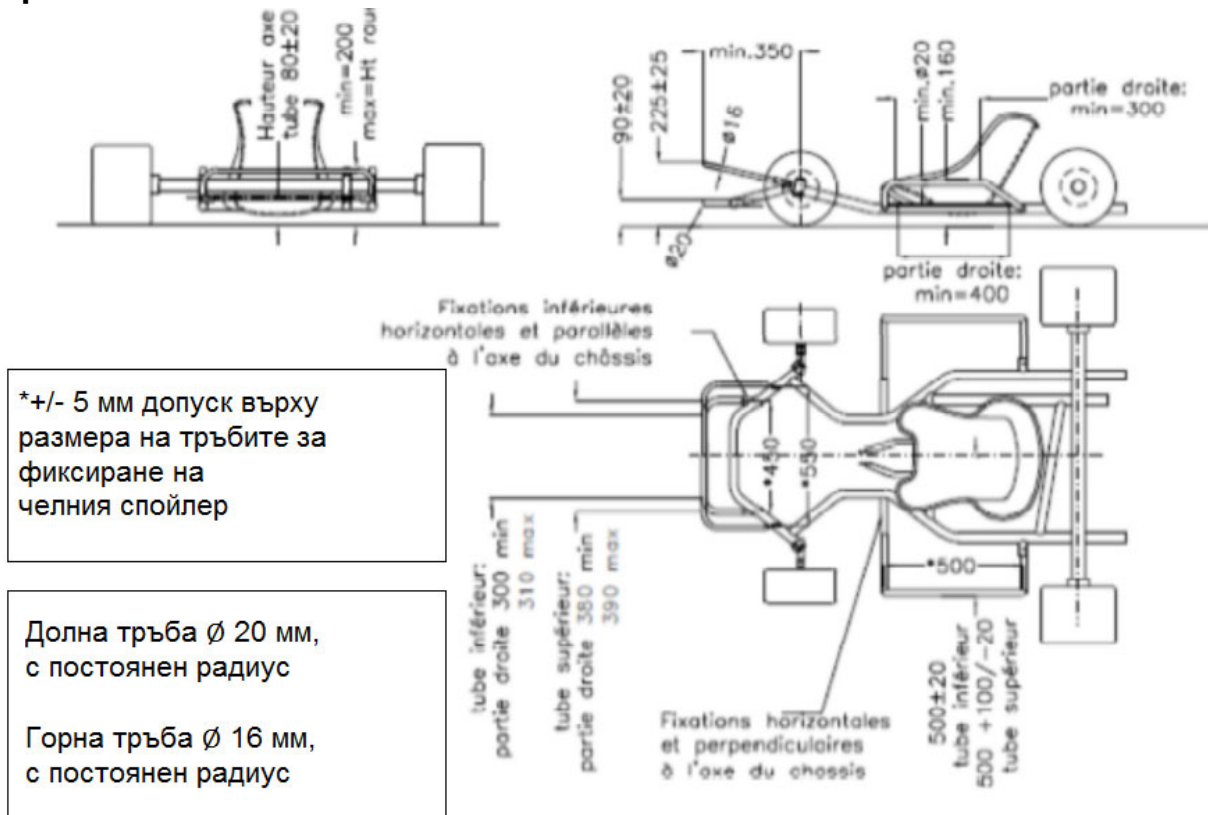
СХЕМА НА ФИКСИРАЩАТА СИСТЕМА В МОНТИРАНО КЪМ ШАСИТО СЪСТОЯНИЕ.



фиксиращите скоби, трябва да се отключват/заклучват само от усилието на ръката без използването на инструменти за механично въздействие!

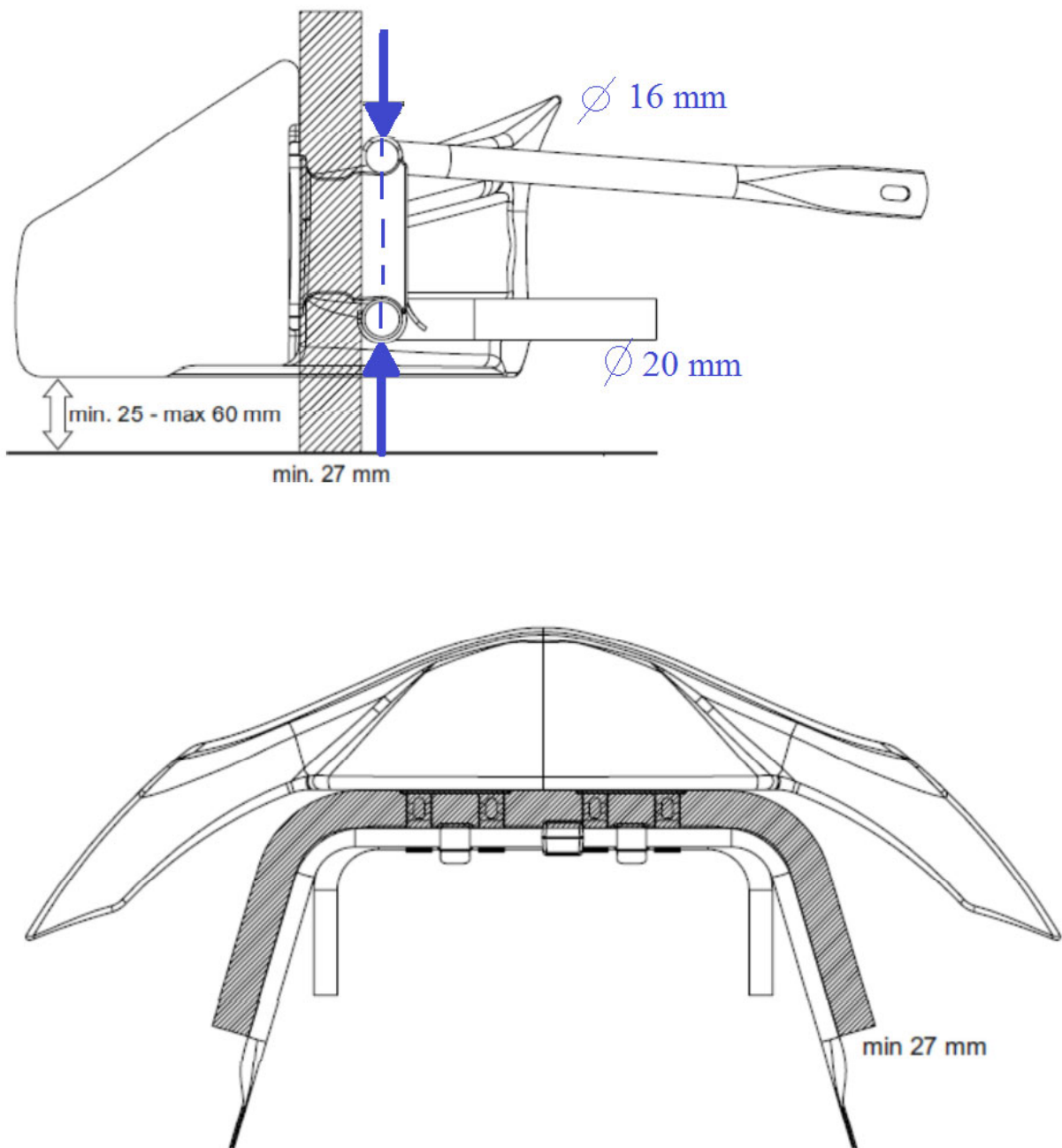
б) челният спойлер трябва да се движи свободно назад към шасито, без да среща каквито и да било пречки, които могат да ограничат движението му. Двете тръби от магнитен материал, за които се фиксира челния спойлер, е нужно, на свой ред да бъдат здраво застопорени за шасито. Повърхността им трябва да е гладка, неабразивна и необработена, за да не се пречи на свободното им движение. Забранява се всякакъв род интервенции, които биха довели до намаляване на функционалността. Отстоянието от земната повърхност трябва да е в интервала 25-60 мм., независимо от условията и с пилот на борда (виж Приложение 3). Тръбите, за които се закрепва челният спойлер, трябва да отговарят и на неговия хомологационен номер, да бъдат изработени от магнитен материал и да съвпадат по размери на описаните в техническите чертежи, според указанията на долупосоченото приложение 2.

Приложение 2

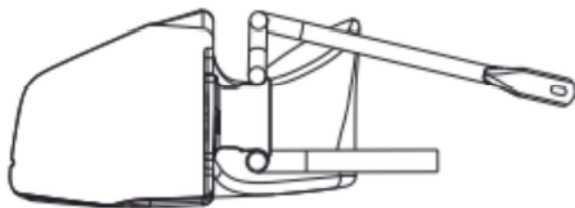


в) при всички положения и независимо от условията, между челният спойлер и тръбите (горна тръба ϕ 16 мм и долна тръба ϕ 20 мм), на мястото за фиксиране, трябва да има минимално разстояние 27 мм, както е показано в Приложение 3.

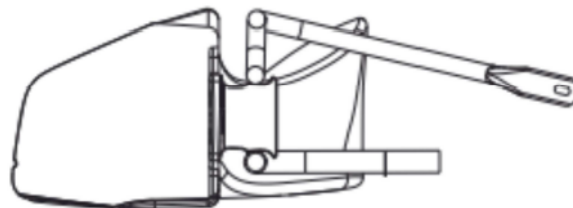
Приложение 3



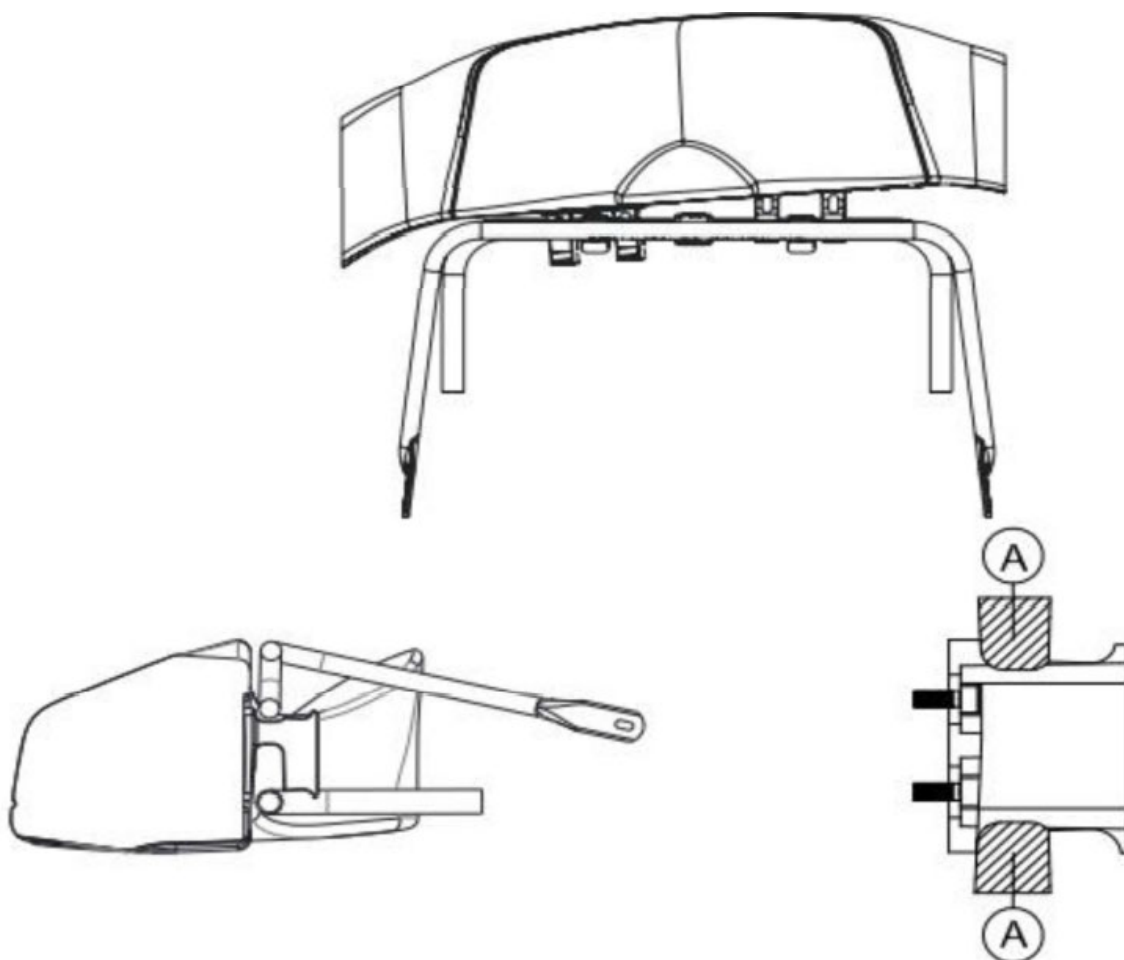
г) Правилна позиция



Приемлива позиция



д) неправилна позиция



Ако част или всички тръби, които носят челния спойлер са в позиция „А“, то тя е неприемлива.

5.15. Задна броня.

Всички класове са длъжни да използват задна броня, отговаряща на Техническия Международен Регламент, с хомологация ACI-CSAI и са одобрени от CIK-FIA. За Класовете MINI важи хомологацията ACI 01.01.2010-31.12.2014, както и всички онези, които са били удължени до 31-12-2020 и са посочени в официалния списък.



Особености: С изключение на MINI, задната броня за всички останали класове трябва да има хомологация CIK-FIA, преминала успешно тестовете за хомологация.

При монтирането на задната броня, не се позволява модификация на шасито.

Задната броня трябва да бъде пластмасова и не бива да представляват заплаха за сигурността. Изисква се структурата да представлява пластмасова отливка без уплътнителна пяна, а дебелината на стената трябва да е еднаква, за да гарантира постоянно съпротивление.

Бронята винаги трябва да бъде позиционирана под равнината, прекарана по височината на задните гуми.

Повърхността на бронята трябва да е гладка и еднородна, без отвори и прорези, освен гнездата за фиксиращи елементи, налични и в момента на хомологация.

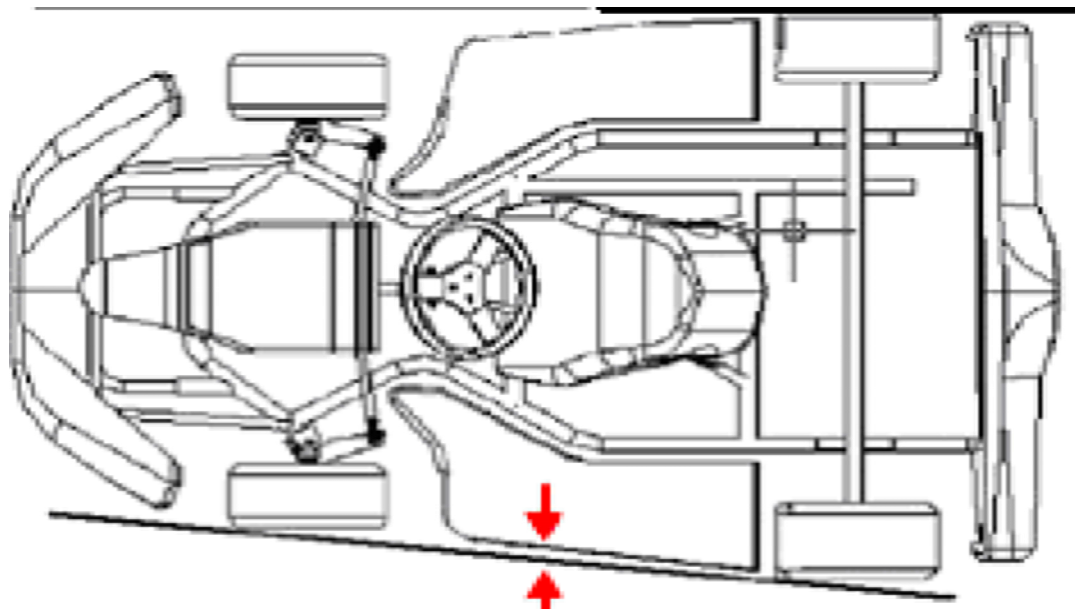
Разстоянието между задната броня и повърхността на гумите трябва да бъде в интервала 15-50 мм.

Височината от земната повърхност трябва да е в интервала 25-60 мм.

Цялата броня трябва да бъде фиксирана към основните тръби на шасито чрез хомологирани заедно със задния протектор опори.

Задната броня трябва да обхваща цялото шаси. Независимо от условията, задната броня и страничните панели никога не бива да надхвърлят външната част на задните гуми. (Виж Схема 1)

Схема 1



**40 мм максимална дистанция
при гуми за сухо време.**

Всички аеродинамични елементи с абсорбираща функция - задна броня, преден спойлер, челен и странични панели не трябва да са с нарушена херметичност и еднородност на структурата.

Тяхната цялост трябва да бъде гарантирана във вида, в който са хомологирани. Важи за времето на състезателния формат.

Картове с нарушена структура на посочените елементи не се допускат до старт. При констатиране на нарушена геометрична форма на предният спойлер по време на самото състезание, участникът се наказва по правилата за неправилна позиция на същия. Изключение са случаите, когато техническите комисари не са установили нарушение на целостта, при последвалата задължителна проверка.

5.16. Гуми

За всяка група и клас, описани в чл. 1.2., с изключение на Трофеите на спортните марки, утвърдени от БФК-НКС, които се позовават на собствени технически регламенти, марката и типа на гумите, определени от БФК-НКС, са посочени в долната таблица:

MINIBG	VEGA CADETTI
MINI	VEGA M1
KZ2	Свободни, тип HARD
KZ-Open	Свободни, тип HARD
No-Gear-Open	Свободни, тип HARD

Използването на нови гуми за квалификационните сесии и състезанието е задължително, освен ако в допълнителния регламент не е указано друго.

Маркирането на гумите се извършва по време на техническия преглед. Същите остават в закрит парк до времето предвидено за монтаж, освен ако техническата комисия не вземе друго решение за конкретното състезание.

Техническите комисари могат да допуснат монтирането да се извърши на по-ранен етап, по тяхна преценка. Разрешено е маркирането на монтирани на съответните джанти гуми, когато същите не са под налягане. При маркирането, гумите трябва да се представят на техническите комисари с ненарушена опаковка. В случаите когато производителят не е предвидил такава, същите не трябва да имат следи от третиране с химични съединения. При съмнение за третиране, техническите комисари могат да изискат нов комплект. Ако при сравнителен анализ бъдат установени разлики, участникът понася наказание по съответният ред, включително и отстраняване от състезанието.

На гумите за мокра настилка не се позволяват допълнителни нарязвания и поправки освен оригиналните нарязвания.

- а) Забранено е вътрешното и външното подгриване на гумите, независимо от ситуацията.
- б) Забранени са всички видове третираня, които биха нарушили характеристиките и/или ефективността (чл. 5.16. д/1-д/2) на самите гуми. В случай на нарушение на тази разпоредба, спортните комисари ще предприемат съответните мерки, които предвиждат дори дисквалифициране от състезанието.



- в) Забранени са радиалните и регенерираните гуми.
 г) Гумите могат да бъдат с или без вътрешни гуми.
 д) Ще се контролира дали гумите за суха и мокра настилка отговарят на изискванията, по всяко време и независимо от условията, с помощта на следните инструменти:

1) Твърдомер:

Спазва се следната процедура по контрол:

В края на официалните квалификационни тренировки, Heat 1 & 2 и Манш 1 и 2, депозирани от пилотите гуми в бокса са контролират с твърдомер при приемливи равни температурни условия.

Контролира се поне едната гума на всеки карт. Същият контрол може да се упражни, по решение на спортните и технически комисари, след всеки завършен етап от състезанието. В края на всяка дейност по контрол, техническите комисари изчисляват средната стойност на отделните измервания и съобщават резултатите.

Гумите, чиято степен на твърдост е различна от средната (заедно с допускателна, публикуван в таблица IRHD) се считат за несъответстващи.

2) Уред MiniRAE Lite на компания RAE Systems Inc. (САЩ):

Уредът/измервателят ще се използва, като се започне от квалификационните серии, загряващите обиколки и се стигне до финалните фази, за да се провери дали гумите за суха и мокра настилка отговарят на изискванията. Контролът ще се реализира при влизане в закрития парк на старта. Измерването за ЛОС (Летливи Органични Съединения) на гумите, не трябва да надвишава 15 ppm (на милион), независимо от времето и условията. Замърсяването/третирането на гумите, например със спрей и масло за верига или с препарати и спрейове с друго предназначение, е препоръчително да се избягва или да се прилага предпазливо, за да не се допуска замърсяване на гумите, което да е със стойност над 15 ppm.

Когато контролът установи надвишаване на пределната стойност, ще се счита, че гумите не отговарят на изискванията. В този случай, на пилота няма да бъде разрешено да влезе в стартовия бокс, а оттам и да участва в самото състезание (квалификационни серии, загряващи обиколки, финални серии).

Констатации, свързани с тази процедура не се допускат. Ако все пак са налице такива, то те не подлежат на изчакване.

Отговорността за съответствие на гумите с разпоредбите, е изцяло на състезателя.

5.17. Тегло

Минималното тегло се установява с карт в готовност и пилот на борда, след финализиране. Баласт може да бъде монтиран, само ако е здраво фиксиран с поне два болта и съответстващите му монтажни компоненти или с друг вид укрепващ елемент (с минимален диаметър 6 мм). Забранено е фиксирането на баласта за пода. Не се допуска използването на оловни сачми като противотежест, независимо дали са поставени в съд или са вложени



в самата структура на шасито. Не се допуска баласт на броните и екипировката на пилота (костюм, каска, очила, ръкавици, обувки). Пилота не може да носи у себе си и течности, тежести и друг материал по време на събитието.

Всяка писта трябва да разполага с тежести от 25 кг или 20 кг за калибриране на везната, чието общо тегло не бива да надхвърля 100 кг.

За контролиране теглото на карта, пилотите трябва да имат възможност да използват везната до официалния начален час на свободните тренировки на първия клас от програмата.

Процедура за контрол на общото тегло.

Нужно е да се спазват следните стъпки:

1. Преди началото на събитието се проверява точността на везната с еталонни тежести, предоставени от организаторите (5 бр. от 20 кг или 4 бр. от 25 кг, с максимално общо тегло 100 кг). Изготвя се протокол.

2. Извършва се претегляне с карт в готовност и пилот на борда при финализиране.

а) В случай на неотговарящо на изискванията общо тегло:

- сваля се всичко от везната и се извършва зануляване пред пилота;
- отново се проверява точността на везната (виж предписанията на горепосочената т.1) в присъствието на пилота;
- изготвя се доклад, в който се посочва констатираното минимално тегло и минималното общо тегло на класа;
- доклада се подписва единствено от пилота;
- поставя се подпис и от официалното лице, отговарящо за везната в състезанието, след което доклада се предава на националния техническия комисар (ако присъства) и на президента на съдийския спортен комитет.

б) В случай на отговарящо на изискванията общо тегло:

- позволява се на пилота и механика да напуснат везната, за да отведат карта до закрития бокс до ново нареждане от страна на CCSS.

Докато процедурата по контрол на общото тегло не приключи напълно, не се позволява никаква външна намеса (контрол налягането на гумите, приемане на течности и др.).

5.18. Състезателен номер.

а) Всяко шаси трябва да бъде оборудвано с четири корпуса за прикрепване на състезателния номер (челен – на предния панел, заден- върху задната броня, страничен ляв и десен –върху страничните панели). Номерът трябва да бъде изписан с шрифт "ARIAL", с черен цвят на жълт фон, с големина 150 мм и минимална ширина 20 мм.

5.19. Гориво (смес от бензин и горивно масло).

Съответствието на бензина с разпоредбите, ще се контролира с уред Digatron DT15 чрез сравняване с проба, взета от най-близката до пистата бензиностанция на пътната мрежа, посочена от организаторите, наред с избрания вид бензин (безоловен), чрез съобщение, публикувано на Официалното Табло на състезанието. Горивото трябва да отговаря на характеристиките, посочени в следната таблица:



Propriétés Property	Unités Units	Minimum Minimum	Maximum Maximum	Méthodes Test Methods
RON		95.0	102.0	ASTM D 2699-86
MON		85.0	90.0	ASTM D 2700-86
Oxygène/Oxygen	%m/m		2.7	ASTM D4815
<i>Analyse Élémentaire Elemental Analysis</i>				
Azote/Nitrogen	%m/m		0.2	ASTM D 3228
Benzène/Benzene	%v/v		1.0	EN 238
TVR/RVP	Kpa		90	ASTM D 323
Plomb/Lead	g/l		0.005	ASTM D 3237
Densité/Density (15°C)	kg/m ³	720	780.0	ASTM D 4052
Stabilité à l'Oxydation Oxidation stability	minutes	360		ASTM D 525
Gommes actuelles Existent gum	mg/100ml		5	EN 26246
Soufre/Sulphur	mg/Kg		150	EN-ISO/DIS 14596
<u>Distillation</u>				
A/at 70°C	%v/v	10.0	50.0	ISO 3405
A/at 100°C	%v/v	30.0	71.0	ISO 3405
A/at 150°C	%v/v	75.0		ISO 3405
Point Final °C Final Boiling Point			215.0	ISO 3405
Résidu/Residue	%v/v		2.0	ISO 3405
<u>Composition</u>				
Aromatiques Aromatics	%v/v		35.0*	Chromat. gazeuse Gas Chromat.
Oléfines Olefins	%v/v		18.0*	Chromat. gazeuse Gas Chromat.
Total de di-oléfines Total di-olefins	%m/m		1.0*	GCMS
* Valeurs corrigées en fonction de la teneur en composés oxygénés du carburant * Values corrected according to the fuel oxygenate compounds contained				

Дали бензина съответства на показателите от таблицата, ще се контролира с уред Digatron DT15, чрез сравняване с проба, взета от най-близката до пистата бензиностанция на пътната мрежа, посочена от организаторите, наред с избрания вид бензин (безоловен), чрез съобщение, публикувано на Официалното Табло на състезанието. Посредством контрола, техническите комисари ще проверяват, с допуск +/-5 дали пробата, взета от резервоара на състезателя съответства на пробата, взета от бензиностанцията.



Техническите спецификации, публикувани в горната таблица, не се вземат предвид при това сравнение, а се използват в последващите лабораторни анализи, които техническите комисари имат право да извършат.

В хода на техническите проверки предшествващи състезанието, състезателите са задължени да декларират смазочното масло (един-единствен вид), използвано за приготвяне на сместа.

По време на състезание, могат да бъдат използвани само масла с валидна регистрация (**Agrément**) **CIK-FIA** (виж следващия списък).

Pays Country	Fabricant Manufacturer	Nom Name	Référence Reference
AUT	Lubrication technology Inc.	Rotax XPS Kart Tec 2T	119295/01
AUT	Petromark Automotive Chemicals BV	Rotax XPS DYE	119295/02
BEL	Denicol Motor Oils NV	SYN 100 Two Stroke	119367/01
DEU	Liqui Moly GmbH	Pro Kart	119411/01
DEU	ENI SpA	Kart 2T	119334/01
DEU	Ravensberger Schmierstoffvertrieb GmbH	Ravenol Racing Castor 2T	119392/01
DEU	Ravensberger Schmierstoffvertrieb GmbH	Ravenol Racing Kart 2T	119392/02
FRA	Motul	Motul Kart Grand Prix 2T	119385/01
FRA	Lexoil Europe Division	Lexoil 996 EVO 1	119410/01
FRA	Total Lubs	ELF HTX 976+	119419/02
FRA	Total Lubs	ELF HTX 909	119419/01
FRA	Yacco	KVX Race 2T	119416/01
GBR	Fuchs Lubricants (UK) plc	Silkolene PRO KR2	119387/02
GBR	Fuchs Lubricants (UK) plc	Silkolene PRO 2	119387/01
GBR	Millers Oil Ltd	Motor sport KR2T	119396/01
ITA	Exced di Carbone Nunzio e F.lli snc	Exced RSK Blue Print	119413/01
ITA	Exced di Carbone Nunzio e F.lli snc	Exced RSK Evolution	119413/02
ITA	Exced di Carbone Nunzio e F.lli snc	Exced RSK M	119413/03
ITA	Bardahl	KXT Kart	119379/01
ITA	Pakelo	Racing 2TS K	119391/01
ITA	Solda' Vladimiro SpA	Wladoil Racing K 2T	119114/05
JPN	Tribo Japan Cp, Ltd	Ragno Spec-S	119400/01
JPN	Wako Chemical Co. Ltd	WAKO'S 2CR	119352/01
JPN	Nutec	NC-35M	119376/01
NLD	Petromark Automotive Chemicals BV	PM Xeramic Synmax Full Synthetic 2T	119388/02
NLD	Petromark Automotive Chemicals BV	PM Xeramic Castor Evolution 2T	119388/01
NLD	Valvoline Europe	Valvoline Racing 2T Blue	119359/01
NLD	Vrooam Powersports Lubricants Int. B.V.	Vrooam Factory Racing 2T	119402/01
NLD	Vrooam Powersports Lubricants Int. B.V.	Vrooam Syncorse 2T	119402/02

В съответствие със списъка хомологирани масла за 2020г. от CIK-FIA.

Контролът може да се осъществи по всяко време на събитието, по усмотрение на спортните комисари. Спортните комисари, след обсъждане с техническите комисари, имат право, по тяхна преценка и за сметка на състезателя, да подменят цялото съдържание на резервоара на карта със смес, приготвена от компанията-доставчик, набавена от най-близката до пистата бензиностанция и с масло, чиято марка и процент са обявени от състезателя. Всеки отказ от контрол или подмяна и всяко несъответствие на използвания бензин, ще доведе



до незабавна дисквалификация от състезанието или цялото събитие. В зависимост от тежестта на нарушението, спортните комисари могат да подадат сигнал и до УС на БФК-НКС.

Решенията на спортните комисари, базирани на резултатите от проверките с уред Digatron са окончателни. Спортните комисари, независимо от контрола на терен, могат да извършат и лабораторни анализи по процедурите, описани в правилника.

Забележка:

- площта необходима за контрол на бензина е около 4 м².
- площта трябва да е обособена върху терен с добри абсорбиращи свойства (напр. пясък), далеч от падока, закрития парк „гуми“ и закрития бокс.
- площта трябва да бъде забранена за външни лица, освен оторизираните служители по контрола;
- площта трябва да бъде оборудвана с поне два подвижни пожарогасителя с гасящ агент, според предписанията на чл. 17.3. от R.N.K.

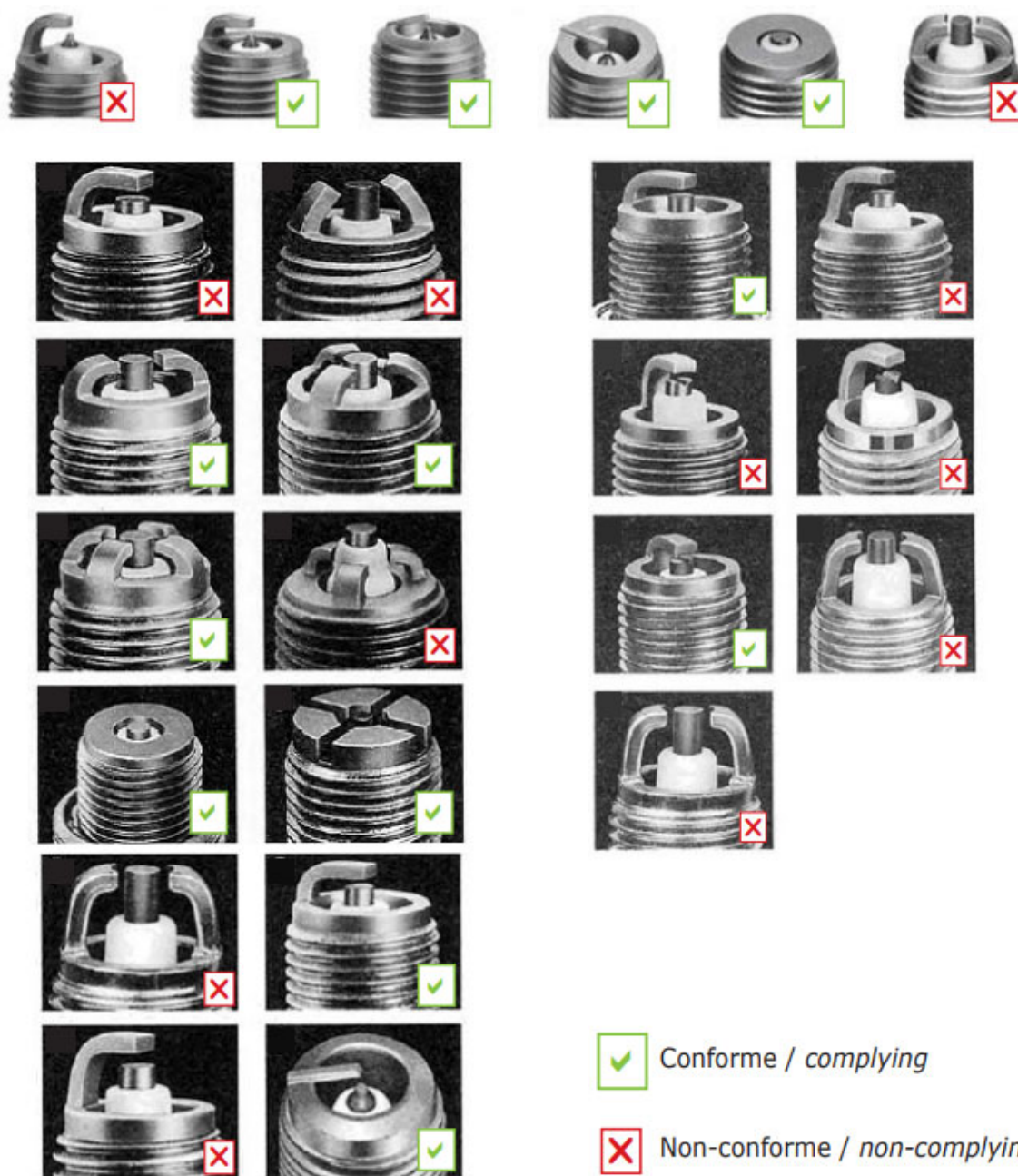
Служителите по контрола трябва да бъдат защитени с огнеупорен костюм и ръкавици, както и със защитна маска, предоставени от организаторите.

5.20. Допълнителни разпоредби.

5.20.1. Свещи.

За класовете с фиксиран обем на горивната камера, използваните свещи, освен ако не е посочено друго, трябва да бъдат серийни и абсолютно оригинални. Забранява се каквато и да било манипулация. Крайният ръб на свещта, монтирана на главата и изолирана от електрода (т.е. без неговото включване), не трябва да надвишава горната част на купола на горивната камера (виж долупосочените примери):





5.20.2. Придобиване на данни.

Тази система, със или без памет, може да позволи само четенето на следните данни:

- обороти на двигателя чрез индукция в проводника на свещта;
- две индикации за температурата;
- скоростта на едното колело;
- един X/Y акселерометър;
- GPS данни;
- времената на обиколката.



5.20.3. Метод за измерване ъглите на отваряне на всмукателните и изпускателните клапани, и преливните канали.

а) Дефиниране

Измерването на градусите на всмукателните, преливните и изпускателните отвори, се осъществява с луфтомер, с размери 5 мм ширина и 0,2 мм дебелина. За класовете 60 cc Mini 2010-2014, луфтомера трябва да е с размери 10 мм ширина и 0,2 мм дебелина.

С цел по-прецизно измерване, луфтомера бива използван, за да се установи началния и крайния размер – възможно най-големия.

Забранено е всяко въздействие върху контура, което би довело до изменения на оригиналния контур на цилиндричната глава. За системата PISTON PORT са забранени механичните обработки по смукателната и изпускателната страна на буталото, като отвори и/или друго вмешателство, което позволява да се увеличи цикъла на засмукване/изпускане директно или косвено.

Всяка работа върху полата на буталото от вътрешната или външна страна, която оптимизира смесването на потока вътре в цилиндъра е абсолютно забранена. Това се отнася специално за долната страна на полата от страната на смукателния отвор и съответния отвор на цилиндъра, където са фиксирани габаритни размери.

б) Преливни отвори

Луфтомера се вмъква под ъгъл от около 45° между контура на всеки вътрешен отвор на цилиндъра и горният ръб на челото на самото бутало. Позицията, в която луфтомера докосне двете повърхнини, ще се счита за начален и краен размер на възможно най-големия ъгъл.

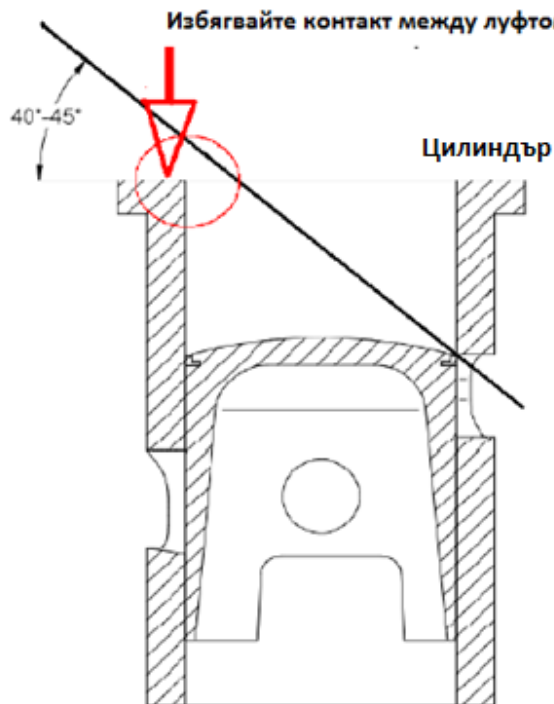
в) Изпускателни отвори

Луфтомера може да бъде вмъкнат във вътрешността на цилиндъра или през изпускателния отвор от страна на колектора. Описаните начини не са задължителни, важно е, обаче, позиционирането му да е под ъгъл от около 45°. (виж Чертеж 2).

Четенето на данните се осъществява чрез дигитален дисплей с измервателен уред, снабден с кодификатор или с разграфен диск с минимален диаметър 200 мм.

Чертеж 2





За по прецизно измерване, луфтомера се позиционира по контура на всеки отвор на цилиндричната глава и горния ръб на пръстена на буталото или челото на самото бутало.

Мястото на което луфтомера докосне краищата, ще се счита за начален и краен размер на възможно най-големия ъгъл. Луфтомера може да бъде вмъкнат във вътрешността на цилиндъра или през изпускателния отвор от страна на колектора. Описаните начини не са задължителни, важно е, обаче, позиционирането му да е под ъгъл от около 45°.

Четенето на данните се осъществява чрез дигитален дисплей с измервателен уред, снабден с кодификатор или с разграфен диск с минимален диаметър 200 мм.

г) Всмукателни отвори (двигател 60 сс. MINI)

Луфтомер се вмъква във всмукателния отвор отвътре навън. Краят на долната част на буталото и плоската част на цилиндровата глава, която луфтомера допре, ще се считат за начален и краен размер.

Всяка обработка на корпуса, водещата втулка или буталото на цилиндъра, която позволява приток на горивна смес през цилиндъра и/или към основата, когато долния край на буталото затваря всмукателния отвор, е забранена.

Всяко устройство или приспособление, което може да промени ъглите на регулираните отвори или да увеличи директно или индиректно всмукателния цикъл, е забранено.

Четенето на данните се осъществява чрез дигитален дисплей с измервателен уред, снабден с кодификатор или с разграфен диск с минимален диаметър 200 мм.

5.20.4. Охладителна система.

С един-единствен кръг и само една помпа.

а) За класовете **OK** и **OKJ** – само един радиатор.

б) Използването на изолиран банд върху радиаторите е позволено, ако ги покрива изцяло, тъй като по този начин пилота няма да има възможност да го отлепи по време на състезание.

в) За регулиране на температурата се допускат мобилни регулиращи устройства, които, обаче трябва да са фиксирани, когато карта е в движение. Тези устройства не трябва да съдържат опасни елементи. Системи "by-pass" тип "calorstat" са позволени.



г) Във всички класове радиатора трябва да отговаря на следните габарити: трябва да се намира над рамката на шасито, на разстояние от повърхността на земята – максимум 500 мм и трябва да бъде позициониран на най-много 550 мм от центъра на задната ос към предната част на шасито.

5.20.5. Запалителна система

Забранено е използването на какъвто и да било авансов механизъм. За други разпоредби следва консултиране с правилниците на отделните класове.

В закрития парк на старта, спортните комисари, след консултация с техническите комисари, са задължени да препоръчат, по тяхна преценка, смяна на запалителната система с препоръчаната от организаторите такава. В такъв случай, запалителната система, собственост на състезателя, му бива връщана след всяка отделна фаза от състезанието. Всеки отказ на състезател от подмяна на запалителната система, ще доведе до незабавно изключване от състезанието или от цялото събитие. В зависимост от тежестта на нарушението, спортните комисари могат да подадат сигнал към УС на БФК-НКС.

5.20.6. Транспондер

В случай, че времеизмерването се осъществява чрез транспондер, то той следва да бъде позициониран по показания в Схема 3 начин – на облегалката на седалката, на височина 250 мм (+/- 50 мм).

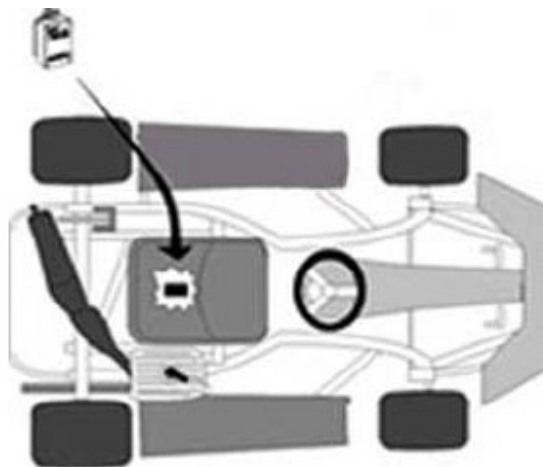


Схема 3

5.20.7. Карбуратор и всмукателен тръбопровод

Забранени са всички инжекционни системи. Пулвелизацията трябва да се осъществява само от карбуратора, други системи са забранени. За всички класове със скоростна кутия, всяко ръчно добавено механично приспособление за регулация чрез пружина е позволено, ако не модифицира хомологирания карбуратор. Всмукателния тръбопровод (механично монтиран и хомологиран между шумозаглушителя и възвратния клапан или цилиндъра) трябва да бъде съставен от шумозаглушител на всмукването, карбуратор, и капак на



възвратния клапан и цилиндъра. Позволено е използването на фланец с О-ринг или уплътнения (о-ринг/предно уплътнение и о-ринг/задно уплътнение) между карбуратора и закрепващия елемент на възвратния клапан. Не се допускат никакви други допълнителни елементи. Фланеца трябва да бъде гладък, с цилиндрично-конично напречно сечение и механично закрепен с винтове, болтове или гайки, а използването на други добавъчни елементи е забранено. В тази връзка, на всички участници в картинг състезанията, следва да бъде разяснено, че всяко всмукване на въздух от двигателя, трябва да се осъществява посредством тръбата на шумозаглушителя на всмукването на карбуратора.

В хода на състезанието, могат да бъдат извършени проверки за установяване наличието на допълнителни нерегламентирани въздушни инфилтрации. Проверките ще се реализират чрез блокиране на всмукателната въздушна тръба на карбуратора и на изхода на изпускателния колектор. Ако при тази манипулация двигателя не се изключи, спортните комисари ще предприемат съответните ответни действия.

5.20.8. Класове MINI:

Всяка добавка или фиксация на материали и детайли по шасито, каросерията, състезателния номер и челния спойлер, са забранени, освен ако не са изрично посочени в настоящия Технически Регламент. Под добавки и фиксация се разбират всички допълнения, прегради, пластмасови елементи, служещи за форсирано пренасяне на въздух. Забранена е, също така, всяка добавка към двигателите, ако не присъства в съответния хомологационен фиш.

Позволено е единствено използването на профил или добавка за увеличение на въздуха за охлаждане на спирачките или в случай, че пистата е обявена за мокра – за защита на карбуратора.

5.20.9. Класове KZ2 и KZ-Опен.

Клас KZ2

Допуска се използването на шумозаглушители на всмукването (Air box) с изтекла хомологация при запазване на ограниченията относно размерите на входящите отвори. Не се допускат модификации - добавяне или отстраняване на елементи.

Клас KZ-Опен

По смисъла на отворен клас да се разбира:

Най-малко един от следните компоненти с изтекла хомологация - шаси или двигател.

Контролът се осъществява с хомологационния фиш на техниката към момента на действие на съответната хомологация.

Не се допуска смесването на хомологации, с оглед минимизиране на промени в оригиналната конструкция на хомологираните съставни части на карта, от съображения за сигурност.

Пример:

Двигател **tm K9B** в комбинация с ауспух от **KZ 10**.

Шаси CRG с монтирана спирачна с-ма на друг производител



Списък на шумозаглушителите задължителни за използване в класовете KZ2 и KZ Open:



COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING - FIA

HOMOLOGATION SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT 2014-2022 (KZ - KZ2)
2014-2022 EXHAUST SILENCERS HOMOLOGATION (KZ - KZ2)



Demandeur	Pays	Matériel	Marque	Modèle	Type	Homolog.
	ASN					Numéro
DRACING	FRA	Exh. Silencer	DRACING	KZ 2014	SARNO	1 /EX-SI/22
DRACING	FRA	Exh. Silencer	DRACING	KZ 2014	VARENNES	2 /EX-SI/22
ELTO RACING	ITA	Exh. Silencer	ELTO RACING	OVS	INOX	3 /EX-SI/22
ELTO RACING	ITA	Exh. Silencer	ELTO RACING	OVD	INOX	4 /EX-SI/22
ELTO RACING	ITA	Exh. Silencer	ELTO RACING	TD	INOX	5 /EX-SI/22
MC RACING	ITA	Exh. Silencer	MC RACING	MC	KZ	6 /EX-SI/22

5.20.10. Модификации.

Изключени са всякакви модификации, освен официално разрешените, посочени в настоящия правилник или разрешените от CIK-FIA по съображения за сигурност. Като модификации се възприемат всички операции, свързани с промяната на първоначалния вид, размери, чертежи или снимки на оригинална част, представена в хомологационен фиш или регистрирана такава. Освен това всяко устройство или приспособление, което може да промени ъглите на регулираните отвори или да увеличи директно или индиректно всмукателния цикъл и горивната камера, е забранено. Всяка модификация или монтаж с цел промяна на нормативно определена стойност или на нейния надзор, се счита за злоупотреба и следователно, е забранена.

6. Заключителни разпоредби

В случай на разлика в текста на настоящия Регламент, публикуван в интернет, в печатните материали и/или на страницата на организатора, е валиден текста наличен на www.bfk.bg

ПРОМЕНИ И МОДОФИКАЦИИ.

Всяка промяна е забранена освен, ако не е изрично разрешена с член на настоящия регламент или от съображения за сигурност по време на състезание с решение на УС на БФК-НКС. Модификации и промени са всички операции, които водят до изменение на първоначалния вид, размерите, чертежите или фотосите представени в хомологационния фиш. Всяка промяна или сглобка, водеща до промяна на регулаторна стойност или възпрепятстване на нейния контрол се счита за измамна и поради това е забранена.

НАСТОЯЩИЯ ТЕХНИЧЕСКИ РЕГЛАМЕНТ Е УТВЪРДЕН ОТ УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА БФК-НКС НА ЗАСЕДАНИЕ НА 17.02.2020г. ГОДИНА И ВЛИЗА В СИЛА ОТ 18.02.2020. ПРАВОТО НА ТЪЛКУВАНЕ ПРИНАДЛЕЖИ ЕДИНСТВЕНО НА УС НА БФК-НКС

БФК-НКС/2020

