



ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2020

ΜΕΡΟΣ Β

1. ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ IAME X30 125cc RL TaG - X30 SENIOR

Απαγορεύεται οποιαδήποτε τροποποίηση ή προσθήκη του κινητήρα και των εξαρτημάτων του, εάν δεν επιτρέπεται ρητά. Το IAME θεωρεί ως τροποποιήσεις κάθε ενέργεια που αλλάζει την αρχική όψη και τις διαστάσεις ενός αρχικού μέρους. Οποιαδήποτε τροποποίηση ή / και τοποθέτηση που έχει ως συνέπεια να αλλάξει μια διάσταση ή / και τη δυνατότητα ελέγχου της, απαγορεύεται αυστηρά. Δεν επιτρέπονται λείανση, αμμοβολή, περικοπή ή προσαρμογές. Δεν επιτρέπεται η θερμική επεξεργασία ή η επιφανειακή επεξεργασία. Ο Συμμετέχων είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση του δικού του εξοπλισμού.

1.1 Επιτρέπεται η χρήση μόνο του IAME X30 125cc-RL-TaG, αυθεντικό και αυστηρά σύμφωνο με την τεχνική μορφή του κατασκευαστή (τεχνικά χαρακτηριστικά, μεγέθη, βάρη, διαγράμματα με τις προδιαγεγραμμένες από τον κατασκευαστή ανοχές). Οι εικόνες στις αρχικές μορφές έγκρισης είναι εξίσου έγκυρες για την αναγνώριση του κινητήρα και των εξαρτημάτων.

1.2 Οι κινητήρες πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με τον αρχικό αύξοντα αριθμό τους. Δεν επιτρέπεται τροποποίηση, βελτίωση, λείανση, προσθήκη ή αφαίρεση υλικού από οποιοδήποτε τμήμα κινητήρα. Κάθε εσωτερικό ή εξωτερικό μέρος του κινητήρα πρέπει να τοποθετηθεί στην αρχική του θέση και να λειτουργεί σύμφωνα με τις αρχικές προδιαγραφές σχεδιασμού.

1.3 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ: Οι ανοχές που αναφέρονται στη homologation είναι απαραίτητες ώστε να περιλαμβάνουν όλες τις ανοχές μηχανικής κατεργασίας, συναρμολόγησης. Εντούτοις, ο συμμετέχων δεν επιτρέπεται απολύτως να προβεί σε οποιαδήποτε παρέμβαση στον κινητήρα, έστω και αν οι χαρακτηριστικές διαστάσεις μετά την παρέμβασή του εξακολουθούν να βρίσκονται εντός των προδιαγραφόμενων ανοχών.

1.4 Οποιοσδήποτε βελτίωση είναι απαγορευμένη: οι μέγιστες και ελάχιστες επιτρεπόμενες τιμές και ο όγκος του θαλάμου καύσης πρέπει να μετρηθούν σύμφωνα με τους τεχνικούς κανονισμούς της CIK.

1.5 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΟΓΚΟΥ:

IAME X30 ΕΞΑΤΜΙΣΗ 177,5 ° Μέγιστη

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΘΥΡΙΔΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ TT 127 ° ± 2 °

ΠΛΑΙΝΕΣ ΘΥΡΙΔΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ 126 ° ± 2 °

ΟΓΚΟΣ ΚΑΠΑΚΙΟΥ 9,7cc Ελάχιστο με ένθετο CIK

Έγκριση μορφής «254R» - γωνιακή ανάγνωση με εισαγωγή διαμέτρου 0,2x5mm

1.6 ΚΕΦΑΛΗ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ

1.6.1 Η κεφαλή του κυλίνδρου πρέπει να είναι αυστηρά πρωτότυπη. Επιτρέπεται μόνο η επισκευή του σπειρώματος μέσω ελικοειδούς helicoil M14 x1,25 του ίδιου μήκους με το

αρχικό σπείρωμα. Το σπείρωμα που σφίγγει το μπουζί που δεν πρέπει να προεξέχει από το άνω μέρος του θόλου του θαλάμου καύσης.

1.6.2 Η απόσβεση (απόσταση μεταξύ εμβόλου και κυλινδροκεφαλής) πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,9mm σε όλα τα σημεία. Το πάχος του κασίτερου (50% κασίτερο ελάχιστο) που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση του squish πρέπει να έχει διάμετρο 1,5 mm. Οι μετρήσεις πρέπει να λαμβάνονται με τον κινητήρα σε συνθήκες αγωνιστικής οδήγησης ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια του συμβάντος. Ο εξάρτημα της IAME n. Το ΑΤΤ-025/1 είναι η αναφορά για τον έλεγχο της συμμόρφωσης του προφίλ κυλινδροκεφαλής. Το σχήμα του μετρητή πρέπει να ταιριάζει με το προφίλ του θόλου, την περιοχή ακινητοποίησης και το επίπεδο φλάντζας.

1.6.3 Το κουμπάσο της CIK που έχει σφικτεί πάνω στην σπείρωμα του μπουζί, δεν πρέπει να προεξέχει εντός του θαλάμου καύσης.

1.7 ΚΥΛΙΝΔΡΟΣ

Μόνο ο αρχικός κύλινδρος μπορεί να χρησιμοποιηθεί. Δεν επιτρέπονται λείανση, αμμοβολή, αφαίρεση ή κατεργασίες. Επιτρέπεται μόνο η ανασύσταση. Σε περίπτωση αμφιβολίας, το σχήμα και το ύψος των θυρίδων πρέπει να συγκρίνονται με τον πρωτότυπο κύλινδρο από την μηχανή που έχει οριστεί ως πρωτότυπο. Δεν επιτρέπεται η θερμική επεξεργασία ή η επιφανειακή επεξεργασία. Η ρύθμιση του διαγράμματος επιτρέπεται μόνο με την αντικατάσταση των φλαντζών του κυλίνδρου. Επιτρέπονται μόνο οι αυθεντικές φλάντζες κυλίνδρου (0,05 – 0,1 – 0,2 – 0,4). Δεν επιτρέπεται να υπάρχει φλάντζα κεφαλής. Το κουμπάσο της IAME n. Το ΑΤΤ-025/2 είναι η αναφορά για τη μέτρηση του ύψους μεταφοράς θυρίδων. Ξεκινώντας από το σειριακό n. M3521 / B3059 οι κινητήρες X30 είναι εφοδιασμένοι με έναν κύλινδρο με ανάγλυφα αστέρια που καλύπτουν και το σώμα του κυλίνδρου και του χιτωνίου, όπως φαίνεται στη φόρμα homologation: • οι κινητήρες με σειριακό αριθμό που προηγείται του M3521 / B3059 μπορούν να εξοπλιστούν με τον επισημασμένο κύλινδρο. • οι κινητήρες με αύξοντα αριθμό που ακολουθεί το M3521 / B3059 δεν μπορούν να εξοπλιστούν με τον μη σημαδεμένο παλαιότερο κύλινδρο.

Οι παλιοί κύλινδροι χωρίς πείρο ασφαλείας στο χιτώνιο απαγορεύονται από 1/1/2020.

1.8 CRANKCASE, CRANKSHAFT, CON-ROD, CRANKPIN

Αυστηρά πρωτότυπα και χωρίς καμία τροποποίηση. Επιτρέπεται μόνο ο πρωτότυπος μεγάλος κλωβός (ρουλεμάν μπιέλας) (X30125431), οι πρωτότυπες ροδέλες (θρος) (X30125436) και ο αρχικός κλωβός μικρού άκρου (ρουλεμάν πιστονιού) (E-10440).

1.9 ΡΟΥΛΕΜΑΝ

Επιτρέπονται μεταλλικοί και πλαστικοί κλωβοί. Μόνο τα αυστηρά πρωτότυπα ρουλεμάν στροφαλοφόρου (6206, C3 ή C4) και τα ρουλεμάν με σφαιρικό άξονα αντιστάθμισης (6202, C3 ή C4 και 6005, C3 ή C4) είναι αποδεκτά. Τα ρουλεμάν με λοξές επαφές απαγορεύονται. Μόνο τα ρουλεμάν με σφαίρες και δακτυλίους από χάλυβα επιτρέπονται. (Το κεραμικό απαγορεύεται).

1.10 ΠΙΣΤΟΝΙ – ΠΕΙΡΟΣ – ΕΛΑΤΗΡΙΟ ΠΙΣΤΟΝΙΟΥ

Αυστηρά πρωτότυπα , χωρίς τροποποίηση και συμμόρφωση με την τεχνική μορφή της homologation του κινητήρα.

1.11 REED BLOCK

Ακριβώς πρωτότυπο χωρίς καμία τροποποίηση. Δεν επιτρέπεται μηχανουργική κατεργασία και διαφορετικές φλάντζες. Ελεύθερες βίδες. Μόνο η αρχική εισαγωγή χωρίς καμία τροποποίηση επιτρέπεται. Το ελάχιστο πάχος της φλάντζας μπλοκ / στροφαλοθαλάμου είναι 1mm (αποδεκτό ανοχές +/- 0,3mm). Το ελάχιστο πάχος της φλάντζας μπλοκ εισαγωγής είναι 0,8mm (αποδεκτή ανοχή +/- 0,3mm).

1.12 ΦΥΛΛΑ REED

Επιτρέπονται μόνο φύλλα reed (με ελάχιστο πάχος 0,24mm) μόνο από fiberglass ή carbon fibre . Η ανάμειξη φύλλων reed από fiberglass και carbon fibre απαγορεύεται.

1.13 ΚΑΡΜΠΥΡΑΤΕΡ & ΦΙΛΤΡΟ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

Επιτρέπεται μόνο το καρμπυρατέρ που συνοδεύει τον κινητήρα στην αρχική του μορφή Tillotson HW-27A. Μόνο τα παρελκόμενα που παρέχονται μαζί με το αυθεντικό καρμπυρατέρ επιτρέπονται. Τα διαφράγματα, τα παρεμβύσματα διαφράγματος και το ελατήριο της βαλβίδας βελόνας είναι ελεύθερα.

Η τοποθέτηση του καρμπυρατέρ (δηλ. με την αντλία σε ανώτερη ή χαμηλότερη θέση) είναι ελεύθερη. Το ελάχιστο πάχος της φλάντζας του καρμπυρατέρ είναι 1 mm (αποδεκτή ανοχή +/- 0,3 mm). **Ο σιγαστήρας εισόδου μαζί με τον ελαστικό λαιμό και το σφουγγάρι πρέπει να είναι με κωδικό X30125740 και μόνο αυτός (το παλιό φίλτρο από 1/1/2020 απαγορεύεται) όπως ακριβώς περιγράφεται στο δελτίο αναγνώρισης.** Τα προστατευτικά πλέγματα είναι προαιρετικά. Η λαστιχένια εισαγωγή με το φίλτρο αέρα που συνδέει το φίλτρο αέρα με το καρμπυρατέρ είναι υποχρεωτική και πρέπει να εγκατασταθεί και σύμφωνα με τη φόρμα πιστοποίησης. Οποιοδήποτε σύστημα έγχυσης και / ή ψεκασμού απαγορεύεται. Σε περίπτωση αμφιβολίας, το καρμπυρατέρ πρέπει να συγκριθεί με το καρμπυρατέρ δείγματος

1.14 ΣΥΜΠΛΕΚΤΗΣ

Ο φυγοκεντρικός συμπλέκτης πρέπει να εμπλέκεται στο μέγιστο. 4.000 σ.α.λ. δίνοντας κίνηση στο καρτ με τον οδηγό επί του KAPT και σε συνθήκες αγώνων. Ο συμπλέκτης πρέπει να ενεργοποιηθεί πλήρως στο μέγιστο. 6.000 RPM σε οποιαδήποτε κατάσταση, αυτή η μέτρηση μπορεί τελικά να ελεγχθεί με τα κατάλληλα όργανα. Κάθε οδηγός θα είναι υπεύθυνος για την κατάσταση φθοράς του υλικού τριβής του συμπλέκτη και του καθαρισμού των τμημάτων τριβής, καθώς μπορεί να ελέγχεται η σωστή λειτουργία συμπλέκτη σε οποιαδήποτε στιγμή του συμβάντος και ακόμη και μετά από κάθε φάση.

1.15 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ

1.15.1 Επιτρέπονται μόνο οι αυθεντικές αναφλέξεις, είτε Selettra Digital "K" είτε Selettra Digital "S" ή ψηφιακά συστήματα PVL, χωρίς καμία τροποποίηση. Οι τεχνικοί, μετά από απόφαση των Αγωνοδικών, έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν την αντικατάσταση του

συνόλου του συστήματος ανάφλεξης ή του τμήματος ανά πάσα στιγμή πριν ξεκινήσουν τον αγώνα. Ο διοργανωτής δεν θα είναι υπεύθυνος για τυχόν καταστροφή που συνέβη μετά την αντικατάσταση.

1.15.2 Επιτρέπεται μόνο ο ηλεκτρονικός τύπος CDI τύπου "C" (16000 σ.α.λ.) και πρέπει να στερεώνεται στο σασί ή στον κινητήρα (μονάδα Digital S). Τα σημάδια στο ηλεκτρονικό κουτί είναι υποχρεωτικά και πρέπει να είναι ορατά χωρίς αποσυναρμολόγηση του ηλεκτρονικού κουτιού. Δεν επιτρέπεται η κάλυψη με συγκολλητική ταινία ή ταινία κάλυψης. Οι τροποποιήσεις στην στερέωση του στάτορα, το σχήμα και το πάχος του παξιμαδιού του ρότορα και οι επιπλέον σχισμές (σφήνες) του ροτορα και του στροφάλου είναι απαγορευμένες. Η μπαταρία πρέπει να στερεωθεί στο πλαίσιο και να συνδέεται πάντοτε με το σύστημα ανάφλεξης.

1.16 ΜΠΟΥΖΙ

1.16.1 Επιτρέπονται μόνο οι εξής μπουζί NGK, αυστηρά πρωτότυπα και χωρίς καμία τροποποίηση: B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG - BR9EIX - BR10EIX - R6254E-105 - R6252K-105

1.16.2 Το μπουζί πρέπει να τοποθετηθεί με την αρχική ροδέλα στεγανοποίησης.

1.16.3 Ο μονωτήρας δεν πρέπει να υπερβαίνει το σώμα του μπουζί και το μήκος του σώματος του μπουζί πρέπει να είναι το πολύ. 18,5 mm. (Τεχνικό κανονισμό CIK, προσάρτημα 7).

1.16.4 Αρχικό πώμα μπουζί, όπως παραδίδεται με τον κινητήρα (IAME π. 10544).

1.17 ΕΞΑΤΜΙΣΗ

1.17.1 Επιτρέπεται μόνο ο λαιμός εξάτμισης με κωδικό X30125730 και η ΜΟΝΟΚΟΜΑΤΗ εξάτμιση με κωδικό X30125715 που παραδίδεται μαζί με τον κινητήρα και πρέπει να διατηρούνται αυστηρά πρωτότυπα και σύμφωνα με τη φόρμα πιστοποίησης, επομένως δεν επιτρέπεται τροποποίηση δομής ή διαστάσεων.

Επιτρέπεται προαιρετικά η χρήση 1 (ενός) τεμαχίου πιστοποιημένου αποστάτη με κωδικό X30125375 μαζί με τον λαιμό εξάτμισης. Σε αυτή την περίπτωση χρησιμοποιούνται 2 (ΔΥΟ) φλάντζες εξάτμισης.

1.17.2 Οι εργασίες διάτρησης και συγκόλλησης στην μονοκόμματη εξάτμιση επιτρέπονται μόνο για την εγκατάσταση αισθητήρα θερμοκρασίας.

1.17.3 Η πλήρης σφράγιση του καυσαερίου μεταξύ του κυλίνδρου και της λαιμού εξαγωγής πρέπει να εξασφαλίζεται ανά πάσα στιγμή. Ο έλεγχος της σφράγισης του καυσαερίου μπορεί να πραγματοποιηθεί ανά πάσα στιγμή με απόφραξη της οπής εξόδου της κεφαλής εξαγωγής, πλήρωση της κεφαλίδας εξαγωγής με υγρό μέσω της θύρας εξαγωγής και έλεγχο για διαρροές. Η σωστή στεγανοποίηση του συστήματος εξάτμισης είναι ευθύνη του οδηγού.

1.17.4 Σε κάθε περίπτωση, το σύστημα εξάτμισης πρέπει να συμμορφώνεται με τη φωνομετρική μέτρηση.

1.18 ΨΥΞΗ

Το σύστημα ψύξης πρέπει να είναι στην αρχική του διάταξη: επιτρέπεται μόνο μία αρχική απλή αντλία νερού IAME (μαύρο ή μπλε η αλουμινίου) και σύμφωνα με τη φόρμα πιστοποίησης. Μόνο τα αυθεντικά ψυγεία της IAME με κωδικούς T-8000B & T-8001 επιτρέπονται. Ο αριθμός των βραχιόνων στήριξης του ψυγείου δεν περιορίζεται. Επιτρέπονται μόνο οι απλοί και τριών δρόμων αρχικοί θερμοστάτες IAME και η χρήση τους είναι προαιρετική. Μόνο νερό χωρίς άλλο πρόσθετο επιτρέπεται για ψύξη. Δεν επιτρέπονται πρόσθετα. Οι κουρτίνες, είτε αυτοκόλλητες ή μηχανικές, επιτρέπονται, αλλά δεν πρέπει να αφαιρούνται όταν το kart είναι σε κίνηση. Πρωτότυποι εύκαμπτοι σωλήνες νερού που παραδίδονται μαζί με τον κινητήρα.

1.19 ΕΚΚΙΝΗΣΗ

1.19 .1 Ο κινητήρας είναι εφοδιασμένος με ηλεκτρική μίζα. Το αρχικό σύστημα εκκίνησης πρέπει να εγκατασταθεί με όλα τα εξαρτήματά του και να συνδεθεί σωστά.

1.20 ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ

Επιτρέπονται μόνο οι γνήσιοι Z10 ή Z11 ή Z12 ή Z13 γρανάζια IAME.

1.21 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

1.21 .1 Ο τεχνικός έλεγχος του κινητήρα εκτελείται από τους τεχνικούς εφόρους μαζί με έναν εκπρόσωπο που έχει προηγουμένως διοριστεί από την IAME S.p.A., ο οποίος θα ενεργεί ως σύμβουλος. Οι τεχνικοί έφοροι έχουν το δικαίωμα να επιθεωρήσουν οποιοδήποτε μέρος στο σημείο που δεν μπορεί πλέον να απασχολείται. Εάν αυτό είναι το συμβάν, το επιθεωρούμενο μέρος που εμφανίζεται κανονικό θα αντικατασταθεί από τον οδηγό χωρίς κόστος. Οποιοδήποτε τμήμα που διαπιστώθηκε ότι είναι ακανόνιστο, δεν θα επιστραφεί.

1.21 .2 Ανά πάσα στιγμή, οι τεχνικοί έφοροι, κατόπιν απόφασης των Αγωνοδικών, έχουν το δικαίωμα να αντικαταστήσουν οποιοδήποτε μέρος, οποιοδήποτε εξάρτημα ή ακόμα και ολόκληρο τον κινητήρα.

1.21 .3 Τα τεχνικά έντυπα αποτελούν τη βασική αναφορά για τους τεχνικούς ελέγχους. Σε περίπτωση αμφιβολιών σχετικά με τη συμμόρφωση των εξαρτημάτων του κινητήρα, η σύγκριση με τον κινητήρα δειγματοληψίας θα είναι το οριστικό στοιχείο δοκιμής.

1.21.4 Σε περίπτωση εξαιρετικά αμφιλεγόμενων γεγονότων, οι Αγωνοδίκες μπορούν να αποφασίσουν για την ακριβή επιθεώρηση στο εργοστάσιο με την παρουσία αντιπροσώπων του Αγωνιζόμενου και της Αθλητικής Αρχής (ΟΜΑΕ), την παράδοση των εν λόγω μερών, δεόντως σφραγισμένων, στην IAME S.p.A.

2. ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ IAME X30 125cc RL TaG - X30 JUNIOR

Απαγορεύεται οποιαδήποτε τροποποίηση ή προσθήκη του κινητήρα και των εξαρτημάτων του, εάν δεν επιτρέπεται ρητά. Το IAME θεωρεί ως τροποποιήσεις κάθε ενέργεια που αλλάζει την αρχική όψη και τις διαστάσεις ενός αρχικού μέρους. Οποιαδήποτε τροποποίηση ή / και τοποθέτηση που έχει ως συνέπεια να αλλάξει μια διάσταση ή / και τη δυνατότητα ελέγχου της, απαγορεύεται αυστηρά. Δεν επιτρέπονται λείανση, αμμοβολή, περικοπή ή προσαρμογές. Δεν επιτρέπεται η θερμική επεξεργασία ή η επιφανειακή επεξεργασία. Ο Συμμετέχων είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση του δικού του εξοπλισμού.

2.1 Επιτρέπεται η χρήση μόνο του IAME X30 125cc-RL-TaG, αυθεντικό και αυστηρά σύμφωνο με την τεχνική μορφή του κατασκευαστή (τεχνικά χαρακτηριστικά, μεγέθη, βάρη, διαγράμματα με τις προδιαγεγραμμένες από τον κατασκευαστή ανοχές). Οι εικόνες στις αρχικές μορφές έγκρισης είναι εξίσου έγκυρες για την αναγνώριση του κινητήρα και των εξαρτημάτων.

2.2 Οι κινητήρες πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με τον αρχικό αύξοντα αριθμό τους. Δεν επιτρέπεται τροποποίηση, βελτίωση, λείανση, προσθήκη ή αφαίρεση υλικού από οποιοδήποτε τμήμα κινητήρα. Κάθε εσωτερικό ή εξωτερικό μέρος του κινητήρα πρέπει να τοποθετηθεί στην αρχική του θέση και να λειτουργεί σύμφωνα με τις αρχικές προδιαγραφές σχεδιασμού.

2.3 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ: Οι ανοχές που αναφέρονται στη homologation είναι απαραίτητες ώστε να περιλαμβάνουν όλες τις ανοχές μηχανικής κατεργασίας, συναρμολόγησης. Εντούτοις, ο συμμετέχων δεν επιτρέπεται απολύτως να προβεί σε οποιαδήποτε παρέμβαση στον κινητήρα, έστω και αν οι χαρακτηριστικές διαστάσεις μετά την παρέμβασή του εξακολουθούν να βρίσκονται εντός των προδιαγραφόμενων ανοχών.

2.4 Οποιοσδήποτε βελτίωση είναι απαγορευμένη: οι μέγιστες και ελάχιστες επιτρεπόμενες τιμές και ο όγκος του θαλάμου καύσης πρέπει να μετρηθούν σύμφωνα με τους τεχνικούς κανονισμούς της CIK.

2.5 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΟΓΚΟΥ:

IAME X30 ΕΞΑΤΜΙΣΗ 177,5 ° Μέγιστη

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΘΥΡΙΔΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ TT 127 ° ± 2 °

ΠΛΑΙΝΕΣ ΘΥΡΙΔΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ 126 ° ± 2 °

ΟΓΚΟΣ ΚΑΠΑΚΙΟΥ 9,7cc Ελάχιστο με ένθετο CIK

Έγκριση μορφής «254R» - γωνιακή ανάγνωση με εισαγωγή διαμέτρου 0,2x5mm

2.6 ΚΕΦΑΛΗ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ

2.6.1 Η κεφαλή του κυλίνδρου πρέπει να είναι αυστηρά πρωτότυπη. Επιτρέπεται μόνο η επισκευή του σπειρώματος μέσω ελικοειδούς helicoil M14 x1,25 του ίδιου μήκους με το

αρχικό σπείρωμα. Το σπείρωμα που σφίγγει το μπουζί που δεν πρέπει να προεξέχει από το άνω μέρος του θόλου του θαλάμου καύσης.

2.6.2 Η απόσβεση (απόσταση μεταξύ εμβόλου και κυλινδροκεφαλής) πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,9mm σε όλα τα σημεία. Το πάχος του κασίτερου (50% κασίτερο ελάχιστο) που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση του squish πρέπει να έχει διάμετρο 1,5 mm. Οι μετρήσεις πρέπει να λαμβάνονται με τον κινητήρα σε συνθήκες αγωνιστικής οδήγησης ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια του συμβάντος. Ο εξάρτημα της IAME n. Το ΑΤΤ-025/1 είναι η αναφορά για τον έλεγχο της συμμόρφωσης του προφίλ κυλινδροκεφαλής. Το σχήμα του μετρητή πρέπει να ταιριάζει με το προφίλ του θόλου, την περιοχή ακινητοποίησης και το επίπεδο φλάντζας.

2.6.3 Το κουμπάσο της CIK που έχει σφικτεί πάνω στην σπείρωμα του μπουζί, δεν πρέπει να προεξέχει εντός του θαλάμου καύσης.

2.7 ΚΥΛΙΝΔΡΟΣ

Μόνο ο αρχικός κύλινδρος μπορεί να χρησιμοποιηθεί. Δεν επιτρέπονται λειανση, αμμοβολή, αφαίρεση ή κατεργασίες. Επιτρέπεται μόνο η ανασύσταση. Σε περίπτωση αμφιβολίας, το σχήμα και το ύψος των θυρίδων πρέπει να συγκρίνονται με τον πρωτότυπο κύλινδρο από την μηχανή που έχει οριστεί ως πρωτότυπο. Δεν επιτρέπεται η θερμική επεξεργασία ή η επιφανειακή επεξεργασία. Η ρύθμιση του διαγράμματος επιτρέπεται μόνο με την αντικατάσταση των φλαντζών του κυλίνδρου. Επιτρέπονται μόνο οι αυθεντικές φλάντζες κυλίνδρου (0,05 – 0,1 – 0,2 – 0,4). Δεν επιτρέπεται να υπάρχει φλάντζα κεφαλής. Το κουμπάσο της IAME n. Το ΑΤΤ-025/2 είναι η αναφορά για τη μέτρηση του ύψους μεταφοράς θυρίδων. Ξεκινώντας από το σειριακό n. M3521 / B3059 οι κινητήρες X30 είναι εφοδιασμένοι με έναν κύλινδρο με ανάγλυφα αστέρια που καλύπτουν και το σώμα του κυλίνδρου και του χιτωνίου, όπως φαίνεται στη φόρμα homologation: • οι κινητήρες με σειριακό αριθμό που προηγείται του M3521 / B3059 μπορούν να εξοπλιστούν με τον επισημασμένο κύλινδρο. • οι κινητήρες με αύξοντα αριθμό που ακολουθεί το M3521 / B3059 δεν μπορούν να εξοπλιστούν με τον μη σημαδεμένο παλαιότερο κύλινδρο.

Οι παλιοί κύλινδροι χωρίς πείρο ασφαλείας στο χιτώνιο απαγορεύονται από 1/1/2020.

2.8 CRANKCASE, CRANKSHAFT, CON-ROD, CRANKPIN

Αυστηρά πρωτότυπα και χωρίς καμία τροποποίηση. Επιτρέπεται μόνο ο πρωτότυπος μεγάλος κλωβός (ρουλεμάν μπιέλας) (X30125431), οι πρωτότυπες ροδέλες (θρος) (X30125436) και ο αρχικός κλωβός μικρού άκρου (ρουλεμάν πιστονιού) (E-10440).

2.9 ΡΟΥΛΕΜΑΝ

Επιτρέπονται μεταλλικοί και πλαστικοί κλωβοί. Μόνο τα αυστηρά πρωτότυπα ρουλεμάν στροφαλοφόρου (6206, C3 ή C4) και τα ρουλεμάν με σφαιρικό άξονα αντιστάθμισης (6202, C3 ή C4 και 6005, C3 ή C4) είναι αποδεκτά. Τα ρουλεμάν με λοξές επαφές απαγορεύονται. Μόνο τα ρουλεμάν με σφαίρες και δακτυλίους από χάλυβα επιτρέπονται. (Το κεραμικό απαγορεύεται).

2.10 ΠΙΣΤΟΝΙ – ΠΕΙΡΟΣ – ΕΛΑΤΗΡΙΟ ΠΙΣΤΟΝΙΟΥ

Αυστηρά πρωτότυπα , χωρίς τροποποίηση και συμμόρφωση με την τεχνική μορφή της homologation του κινητήρα.

2.11 REED BLOCK

Ακριβώς πρωτότυπο χωρίς καμία τροποποίηση. Δεν επιτρέπεται μηχανουργική κατεργασία και διαφορετικές φλάντζες. Ελεύθερες βίδες. Μόνο η αρχική εισαγωγή χωρίς καμία τροποποίηση επιτρέπεται. Το ελάχιστο πάχος της φλάντζας μπλοκ / στροφαλοθαλάμου είναι 1mm (αποδεκτό ανοχές +/- 0,3mm). Το ελάχιστο πάχος της φλάντζας μπλοκ εισαγωγής είναι 0,8mm (αποδεκτή ανοχή +/- 0,3mm).

2.12 ΦΥΛΛΑ REED

Επιτρέπονται μόνο φύλλα reed (με ελάχιστο πάχος 0,24mm) μόνο από fiberglass ή carbon fibre . Η ανάμειξη φύλλων reed από fiberglass και carbon fibre απαγορεύεται.

2.13 ΚΑΡΜΠΥΡΑΤΕΡ & ΦΙΛΤΡΟ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

Επιτρέπεται μόνο το καρμπυρατέρ που συνοδεύει τον κινητήρα στην αρχική του μορφή Tillotson HW-27A. Μόνο τα παρελκόμενα που παρέχονται μαζί με το αυθεντικό καρμπυρατέρ επιτρέπονται. Τα διαφράγματα, τα παρεμβύσματα διαφράγματος και το ελατήριο της βαλβίδας βελόνας είναι ελεύθερα.

Η τοποθέτηση του καρμπυρατέρ (δηλ. με την αντλία σε ανώτερη ή χαμηλότερη θέση) είναι ελεύθερη. Το ελάχιστο πάχος της φλάντζας του καρμπυρατέρ είναι 1 mm (αποδεκτή ανοχή +/- 0,3 mm). **Ο σιγαστήρας εισόδου μαζί με τον ελαστικό λαιμό και το σφουγγάρι πρέπει να είναι με κωδικό X30125740 και μόνο αυτός (το παλιό φίλτρο από 1/1/2020 απαγορεύεται) όπως ακριβώς περιγράφεται στο δελτίο αναγνώρισης.** Τα προστατευτικά πλέγματα είναι προαιρετικά. Η λαστιχένια εισαγωγή με το φίλτρο αέρα που συνδέει το φίλτρο αέρα με το καρμπυρατέρ είναι υποχρεωτική και πρέπει να εγκατασταθεί και σύμφωνα με τη φόρμα πιστοποίησης. Οποιοδήποτε σύστημα έγχυσης και / ή ψεκασμού απαγορεύεται. Σε περίπτωση αμφιβολίας, το καρμπυρατέρ πρέπει να συγκριθεί με το καρμπυρατέρ δείγματος.

2.14 ΣΥΜΠΛΕΚΤΗΣ

Ο φυγοκεντρικός συμπλέκτης πρέπει να εμπλέκεται στο μέγιστο. 4.000 σ.α.λ. δίνοντας κίνηση στο καρτ με τον οδηγό επί του KAPT και σε συνθήκες αγώνων. Ο συμπλέκτης πρέπει να ενεργοποιηθεί πλήρως στο μέγιστο. 6.000 RPM σε οποιαδήποτε κατάσταση, αυτή η μέτρηση μπορεί τελικά να ελεγχθεί με τα κατάλληλα όργανα. Κάθε οδηγός θα είναι υπεύθυνος για την κατάσταση φθοράς του υλικού τριβής του συμπλέκτη και του καθαρισμού των τμημάτων τριβής, καθώς μπορεί να ελέγχεται η σωστή λειτουργία συμπλέκτη σε οποιαδήποτε στιγμή του συμβάντος και ακόμη και μετά από κάθε φάση.

2.15 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ

2.15.1 Επιτρέπονται μόνο οι αυθεντικές αναφλέξεις, είτε Selettra Digital "K" είτε Selettra Digital "S" ή ψηφιακά συστήματα PVL, χωρίς καμία τροποποίηση. Οι τεχνικοί, μετά από απόφαση των Αγωνοδικών, έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν την αντικατάσταση του

συνόλου του συστήματος ανάφλεξης ή του τμήματος ανά πάσα στιγμή πριν ξεκινήσουν τον αγώνα. Ο διοργανωτής δεν θα είναι υπεύθυνος για τυχόν καταστροφή που συνέβη μετά την αντικατάσταση.

2.15.2 Επιτρέπεται μόνο ο ηλεκτρονικός τύπος CDI τύπου "C" (16000 σ.α.λ.) και πρέπει να στερεώνεται στο σασί ή στον κινητήρα (μονάδα Digital S). Τα σημάδια στο ηλεκτρονικό κουτί είναι υποχρεωτικά και πρέπει να είναι ορατά χωρίς αποσυναρμολόγηση του ηλεκτρονικού κουτιού. Δεν επιτρέπεται η κάλυψη με συγκολλητική ταινία ή ταινία κάλυψης. Οι τροποποιήσεις στην στερέωση του στάτορα, το σχήμα και το πάχος του παξιμαδιού του ρότορα και οι επιπλέον σχισμές (σφήνες) του ροτορα και του στροφάλου είναι απαγορευμένες. Η μπαταρία πρέπει να στερεωθεί στο πλαίσιο και να συνδέεται πάντοτε με το σύστημα ανάφλεξης.

2.16 ΜΠΟΥΖΙ

2.16.1 Επιτρέπονται μόνο οι εξής μπουζί NGK, αυστηρά πρωτότυπα και χωρίς καμία τροποποίηση: B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG - BR9EIX - BR10EIX - R6254E-105 - R6252K-105

2.16.2 Το μπουζί πρέπει να τοποθετηθεί με την αρχική ροδέλα στεγανοποίησης.

2.16.3 Ο μονωτήρας δεν πρέπει να υπερβαίνει το σώμα του μπουζί και το μήκος του σώματος του μπουζί πρέπει να είναι το πολύ. 18,5 mm. (Τεχνικό κανονισμό CIK, προσάρτημα 7).

2.16.4 Αρχικό πώμα μπουζί, όπως παραδίδεται με τον κινητήρα (IAME π. 10544).

2.17 ΕΞΑΤΜΙΣΗ

2.17.1 Επιτρέπεται μόνο ο λαιμός εξάτμισης με κωδικό X30125730 D24 και η ΜΟΝΟΚΟΜΑΤΗ εξάτμιση με κωδικό X30125715 που παραδίδεται μαζί με τον κινητήρα και πρέπει να διατηρούνται αυστηρά πρωτότυπα και σύμφωνα με τη φόρμα πιστοποίησης, επομένως δεν επιτρέπεται τροποποίηση δομής ή διαστάσεων.

Επιτρέπεται προαιρετικά η χρήση 1 (ενός) τεμαχίου πιστοποιημένου αποστάτη με κωδικό X30125375 μαζί με τον λαιμό εξάτμισης. Σε αυτή την περίπτωση χρησιμοποιούνται 2 (ΔΥΟ) φλάντζες εξάτμισης.

2.17.2 Η πλήρης σφράγιση του καυσαερίου μεταξύ του κυλίνδρου και της λαιμού εξαγωγής πρέπει να εξασφαλίζεται ανά πάσα στιγμή. Ο έλεγχος της σφράγισης του καυσαερίου μπορεί να πραγματοποιηθεί ανά πάσα στιγμή με απόφραξη της οπής εξόδου της κεφαλής εξαγωγής, πλήρωση της κεφαλίδας εξαγωγής με υγρό μέσω της θύρας εξαγωγής και έλεγχο για διαρροές. Η σωστή στεγανοποίηση του συστήματος εξάτμισης είναι ευθύνη του οδηγού.

2.17.3 Μόνο το εύκαμπτο μήκος σωλήνα μπορεί να τροποποιηθεί για να τροποποιήσει το μήκος της εξάτμισης. Σε κάθε περίπτωση, το σύστημα εξάτμισης πρέπει να συμμορφώνεται με τη φωνομετρική μέτρηση.

2.18 ΨΥΞΗ

Το σύστημα ψύξης πρέπει να είναι στην αρχική του διάταξη: επιτρέπεται μόνο μία αρχική απλή αντλία νερού IAME (μαύρο ή μπλε η αλουμινίου) και σύμφωνα με τη φόρμα πιστοποίησης. Μόνο τα αυθεντικά ψυγεία της IAME με κωδικούς T-8000B & T-8001 επιτρέπονται. Ο αριθμός των βραχιόνων στήριξης του ψυγείου δεν περιορίζεται. Επιτρέπονται μόνο οι απλοί και τριών δρόμων αρχικοί θερμοστάτες IAME και η χρήση τους είναι προαιρετική. Μόνο νερό χωρίς άλλο πρόσθετο επιτρέπεται για ψύξη. Δεν επιτρέπονται πρόσθετα. Οι κουρτίνες, είτε αυτοκόλλητες ή μηχανικές, επιτρέπονται, αλλά δεν πρέπει να αφαιρούνται όταν το kart είναι σε κίνηση. Πρωτότυποι εύκαμπτοι σωλήνες νερού που παραδίδονται μαζί με τον κινητήρα.

2.19 ΕΚΚΙΝΗΣΗ

2.19 .1 Ο κινητήρας είναι εφοδιασμένος με ηλεκτρική μίζα. Το αρχικό σύστημα εκκίνησης πρέπει να εγκατασταθεί με όλα τα εξαρτήματά του και να συνδεθεί σωστά.

2.20 ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ

Επιτρέπονται μόνο οι γνήσιοι Z10 ή Z11 ή Z12 ή Z13 γρανάζια IAME.

2.21 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

2.21 .1 Ο τεχνικός έλεγχος του κινητήρα εκτελείται από τους τεχνικούς εφόρους μαζί με έναν εκπρόσωπο που έχει προηγουμένως διοριστεί από την IAME S.p.A., ο οποίος θα ενεργεί ως σύμβουλος. Οι τεχνικοί έφοροι έχουν το δικαίωμα να επιθεωρήσουν οποιοδήποτε μέρος στο σημείο που δεν μπορεί πλέον να απασχολείται. Εάν αυτό είναι το συμβάν, το επιθεωρούμενο μέρος που εμφανίζεται κανονικό θα αντικατασταθεί από τον οδηγό χωρίς κόστος. Οποιοδήποτε τμήμα που διαπιστώθηκε ότι είναι ακανόνιστο, δεν θα επιστραφεί.

2.21 .2 Ανά πάσα στιγμή, οι τεχνικοί έφοροι, κατόπιν απόφασης των Αγωνοδικών, έχουν το δικαίωμα να αντικαταστήσουν οποιοδήποτε μέρος, οποιοδήποτε εξάρτημα ή ακόμα και ολόκληρο τον κινητήρα.

2.21 .3 Τα τεχνικά έντυπα αποτελούν τη βασική αναφορά για τους τεχνικούς ελέγχους. Σε περίπτωση αμφιβολιών σχετικά με τη συμμόρφωση των εξαρτημάτων του κινητήρα, η σύγκριση με τον κινητήρα δειγματοληψίας θα είναι το οριστικό στοιχείο δοκιμής.

2.21.4 Σε περίπτωση εξαιρετικά αμφιλεγόμενων γεγονότων, οι Αγωνοδίκες μπορούν να αποφασίσουν για την ακριβή επιθεώρηση στο εργοστάσιο με την παρουσία αντιπροσώπων του Αγωνιζόμενου και της Αθλητικής Αρχής (ΟΜΑΕ), την παράδοση των εν λόγω μερών, δεόντως σφραγισμένων, στην IAME S.p.A.

3. ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ IAME X30 SUPER 175cc RL TaG - X30 SUPER

Απαγορεύεται οποιαδήποτε τροποποίηση ή προσθήκη του κινητήρα και των εξαρτημάτων του, εάν δεν είναι ρητά εξουσιοδοτημένη. Το IAME θεωρεί ως τροποποιήσεις κάθε ενέργεια που αλλάζει την αρχική όψη και τις διαστάσεις ενός αρχικού μέρους. Οποιαδήποτε τροποποίηση ή / και εγκατάσταση που έχει ως συνέπεια να αλλάξει μια διάσταση ή / και τη δυνατότητα ελέγχου της, απαγορεύεται αυστηρά. Δεν επιτρέπονται στίλβωση, αμμοβολή, περικοπή ή προσαρμογές. Δεν επιτρέπεται η θερμική επεξεργασία ή η επιφανειακή επεξεργασία. Ο Συμμετέχων είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση του δικού του εξοπλισμού.

3.1 Επιτρέπεται η χρήση μόνο του IAME X30 Super 175cc-RL-TaG, αυθεντικό και αυστηρά σύμφωνο με την τεχνική μορφή του κατασκευαστή (τεχνικά χαρακτηριστικά, μέγεθος, βάρη, διαγράμματα με τις προδιαγεγραμμένες από τον κατασκευαστή ανοχές). Οι εικόνες στις αρχικές μορφές έγκρισης είναι εξίσου έγκυρες για την αναγνώριση του κινητήρα και των εξαρτημάτων.

3.2 Οι κινητήρες πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με τον αρχικό αύξοντα αριθμό τους. Δεν επιτρέπεται τροποποίηση, βελτίωση, στίλβωση, προσθήκη ή αφαίρεση υλικού από οποιοδήποτε τμήμα κινητήρα. Κάθε εσωτερικό ή εξωτερικό μέρος του κινητήρα πρέπει να τοποθετηθεί στην αρχική του θέση και να λειτουργεί σύμφωνα με τις αρχικές προδιαγραφές σχεδιασμού.

3.3 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ: Οι ανοχές που αναφέρονται στην φόρμα ομολογίας είναι απαραίτητες ώστε να περιλαμβάνουν όλες τις ανοχές μηχανικής κατεργασίας, συναρμολόγησης και καθίζησης. Εντούτοις, ο συμμετέχων δεν επιτρέπεται απολύτως να προβεί σε οποιαδήποτε παρέμβαση στον κινητήρα, έστω και αν οι χαρακτηριστικές διαστάσεις μετά την παρέμβασή του εξακολουθούν να βρίσκονται εντός των προδιαγραφόμενων ανοχών.

3.4 Οποιαδήποτε ρύθμιση είναι απαγορευμένη: οι μέγιστες και ελάχιστες επιτρεπόμενες τιμές και ο όγκος του θαλάμου καύσης πρέπει να μετρηθούν σύμφωνα με τους τεχνικούς κανονισμούς της CIK.

3.5 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΑΣ ΟΓΚΟΥ

IAME X30 SUPER EXHAUST 188° MAX.

BOOSTER 184° MAX

IT TRANSFER 126.5° MAX

PRIMARY SIDE TRANSFERS 127° MAX

SECONDARY SIDE TRANSFER 130° MAX

TO VOLUME ΤΗΣ ΚΥΛΙΝΔΡΟΚΕΦΑΛΗΣ 13,8cc MINIMUM με ένθετο CIK

Έγκριση τύπου «359A» - γωνιακή ανάγνωση με εισαγωγή διαμέτρου 0,2x5mm

3.6 ΚΕΦΑΛΗ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ

3.6.1 Η κεφαλή κυλίνδρου πρέπει να είναι αυστηρά πρωτότυπη. Επιτρέπεται μόνο η επισκευή του σπειρώματος του μπουζι μέσω helicoil M14 x1,25 του ίδιου μήκους με το αρχικό σπείρωμα. Το σπειροειδές σώμα που σφίγγει το μπουζί δεν πρέπει να προεξέχει από το άνω μέρος του θόλου του θαλάμου καύσης.

3.6.2 Το squish (απόσταση μεταξύ εμβόλου και κυλινδροκεφαλής) πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,85mm σε όλα τα σημεία. Το πάχος του κασίτερου (50% κασίτερο ελάχιστο) που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση του squish πρέπει να έχει διάμετρο 1,5 mm. Οι μετρήσεις πρέπει να λαμβάνονται με τον κινητήρα σε συνθήκες αγωνιστικής οδήγησης ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια του συμβάντος. Το κουμπάσο της IAME n. ATT-067/1 είναι η αναφορά για τον έλεγχο της συμμόρφωσης του προφίλ της κυλινδροκεφαλής. Το σχήμα του μετρητή πρέπει να ταιριάζει με το προφίλ του θόλου, την περιοχή ακινητοποίησης και το επίπεδο φλάντζας.

3.6.3 Το κουμπάσο της CIK που έχει σφικτεί πάνω στην κυλινδροκεφαλή, δεν πρέπει να προεξέχει από το πάνω μέρος του θόλου του θαλάμου καύσης.

3.7 ΚΥΛΙΝΔΡΟΣ

Μόνο ο αρχικός κύλινδρος μπορεί να χρησιμοποιηθεί. Δεν επιτρέπονται λείανση, αμμοβολή, περικοπή ή προσαρμογές. Επιτρέπεται μόνο η ανασύσταση. Σε περίπτωση αμφιβολίας, το σχήμα και το ύψος των θυρίδων μεταφοράς πρέπει να συγκρίνονται με τον κύλινδρο της μηχανής δειγματοληψίας.

Η θερμική επεξεργασία ή η επιφανειακή επεξεργασία απαγορεύονται. Η ρύθμιση του διαγράμματος επιτρέπεται μόνο με την αντικατάσταση των φλαντζών του κυλίνδρου. Επιτρέπονται μόνο οι αυθεντικές φλάντζες κυλίνδρου. Δεν επιτρέπεται να υπάρχει φλάντζα κεφαλής. Εκτός από τη μέτρηση των γωνιών ανοίγματος, τα πρότυπα IAME cod. ATT-061/3 και ATT-067/2 είναι η αναφορά για τον έλεγχο της απόστασης της άνω άκρης των θυρίδων από το επίπεδο κεφαλής κυλίνδρου.

3.8 CRANKCASE, CRANKSHAFT, CON-ROD, CRANKPIN

Αυστηρά πρωτότυπα και χωρίς καμία τροποποίηση. Επιτρέπεται μόνο ο πρωτότυπος μεγάλος κλωβός (ρουλεμάν μπιέλας) (X30125431), οι πρωτότυπες ροδέλες (θρος) (X30125436) και ο αρχικός κλωβός μικρού άκρου (ρουλεμάν πιστονιού) (E-10440).

3.9 ΡΟΥΛΕΜΑΝ

Επιτρέπονται μεταλλικοί και πλαστικοί κλωβοί. Μόνο τα αυστηρά πρωτότυπα ρουλεμάν στροφαλοφόρου (6206, C3 ή C4) και τα ρουλεμάν με σφαιρικό άξονα αντιστάθμισης (6202, C3 ή C4 και 6005, C3 ή C4) είναι αποδεκτά. Τα ρουλεμάν με λοξές επαφές απαγορεύονται. Μόνο τα ρουλεμάν με σφαίρες και δακτυλίους από χάλυβα επιτρέπονται. (Το κεραμικό απαγορεύεται).

3.10 ΠΙΣΤΟΝΙ – ΠΕΙΡΟΣ – ΕΛΑΤΗΡΙΟ ΠΙΣΤΟΝΙΟΥ

Αυστηρά πρωτότυπα , χωρίς τροποποίηση και συμμόρφωση με την τεχνική μορφή της homologation του κινητήρα.

3.11 BLOCK REED

Αυστηρά πρωτότυπο χωρίς καμία τροποποίηση. Δεν επιτρέπεται η μηχανουργική κατεργασία της εισαγωγής . Μόνο η αυθεντική βάση των reed επιτρέπεται χωρίς καμία τροποποίηση. Ελεύθερες βίδες. Ο αποστάτης του καρμπυρατέρ, αν υπάρχει, πρέπει να είναι ο πρωτότυπος της IAME (σελ .: TFB-41900) και σύμφωνα με τη φόρμα έγκρισης.

3.12 REED

Επιτρέπονται μόνο τα αυθεντικά carbon fibre μαρκαρισμένα (με πάχος τουλάχιστον 0,24mm). Η τροποποίηση του αρχικού σχήματος των reed είναι απαγορευμένη. Η χρήση των αυθεντικών ενισχύσεων των reed της IAME είναι υποχρεωτική.

3.13 ΚΑΡΜΠΥΡΑΤΕΡ & ΦΙΛΤΡΟ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

Μόνο το καρμπυρατέρ Tillotson HB-10A (Ø34mm) που παρέχεται μαζί με τον κινητήρα στην αρχική του διάταξη (ίδια μάρκα, ίδιο μοντέλο, ίδια αναφορά) είναι αποδεκτή. Μόνο τα παρελκόμενα που παρέχονται μαζί με το αυθεντικό καρμπυρατέρ επιτρέπονται. Τα διαφράγματα, οι φλάντζες των διαφραγμάτων και το ελατήριο της βαλβίδας βελόνας είναι ελεύθερα.

Πρέπει να χρησιμοποιείται τουλάχιστον ένας αποστάτης καρμπυρατέρ και πρέπει να είναι σύμφωνα με τη μορφή έγκρισης του κινητήρα.

Η τοποθέτηση του καρμπυρατέρ (δηλ. Με αντλία σε ανώτερη ή κατώτερη θέση) είναι ελεύθερη. Σε περίπτωση αμφιβολίας, το καρμπυρατέρ πρέπει να συγκριθεί με το καρμπυρατέρ δείγματος. Δοκίμιο αναφοράς: ΑΤΤ-067/4 και ΑΤΤ-067/5.

ΦΙΛΤΡΟ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΑΕΡΑ: Σωλήνες εισαγωγής 30 χιλιοστών, CIK homologated, σύμφωνα με τη μορφή homologation. Οι σιγαστήρες εισόδου με τις ομολογίες 19 / SA / 18 και 25 / SA / 18 επιτρέπονται επίσης και πρέπει να συμμορφώνονται με την αρχική τους μορφή πιστοποίησης. Οποιοδήποτε σύστημα έγχυσης και / ή ψεκασμού απαγορεύεται.

3.14 ΣΥΜΠΛΕΚΤΗΣ

Ο φυγοκεντρικός συμπλέκτης πρέπει να θέτει σε κίνηση το καρτ στο μέγιστο. 4.500 σ.α. με τον οδηγό επί του καρτ και σε συνθήκες αγώνα. Ο συμπλέκτης πρέπει να ενεργοποιηθεί πλήρως στο μέγιστο. 6.500 RPM σε οποιαδήποτε κατάσταση, αυτή η μέτρηση μπορεί τελικά να ελεγχθεί με τα κατάλληλα όργανα. Κάθε οδηγός είναι υπεύθυνος για την κατάσταση φθοράς του υλικού πληρώματος του συμπλέκτη και του καθαρισμού των τμημάτων τριβής, καθώς μπορεί να ελέγχεται η σωστή λειτουργία του συμπλέκτη σε οποιαδήποτε στιγμή του συμβάντος και ακόμη και μετά από κάθε φάση. Δοκίμιο έλεγχου τύμπανου συμπλέκτη: ΑΤΤ-047/4.

3.15 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ

3.15.1 Επιτρέπεται μόνο αρχική ανάφλεξη Selettra Digital "S", χωρίς καμία τροποποίηση. Οι ελεγκτές, κατόπιν απόφασης των Αγωνοδικών, έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν την αντικατάσταση ολόκληρου του συστήματος ανάφλεξης ή μέρους, ανά πάσα στιγμή πριν από την έναρξη του αγώνα. Ο διοργανωτής δεν θα είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε ενδεχόμενη βλάβη που σημειώθηκε μετά την αντικατάσταση.

3.15.2 Επιτρέπεται μόνο ο ηλεκτρονικός τύπος CDI τύπου "N" (15000 σ.α.λ.) και πρέπει να στερεώνεται στον κινητήρα. Τα σημάδια στο ηλεκτρονικό κουτί είναι υποχρεωτικά και πρέπει να είναι ορατά χωρίς αποσυναρμολόγηση του ηλεκτρονικού κουτιού. Δεν επιτρέπεται η κάλυψη με συγκολλητική ταινία ή ταινία κάλυψης. Οι τροποποιήσεις στην στερέωση του στάτορα, το σχήμα και το πάχος του παξιμαδιού του ρότορα και οι σφήνες του ροτορα και του στροφάλου είναι απαγορευμένες. Η μπαταρία πρέπει να στερεωθεί στο πλαίσιο.

3.16 ΜΠΟΥΖΙ

3.16.1 Επιτρέπονται μόνο οι εξής μπουζί NGK, αυστηρά πρωτότυπες και χωρίς καμία τροποποίηση: B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG - BR9EIX - BR10EIX - R6254E-105 - R6252K-105.

3.16.2 Το μπουζί πρέπει να εγκατασταθεί με την αρχική του ροδελα

3.16.3 Η πίπα του μπουζί δεν πρέπει να υπερβαίνει το σώμα του μπουζί και το μήκος του σώματος του μπουζί πρέπει να είναι το πολύ. 18,5 mm. (Τεχνικό κανονισμό CIK, προσάρτημα 7).

3.16.4 Αυθεντική πίπα μπουζί είναι αυτή που παραδίδεται με τον κινητήρα (IAME π. 10544).

3.17 ΕΞΑΤΜΙΣΗ

3.17.1 Επιτρέπονται μόνο η αρχική εξάτμιση και η βάση εξαγωγής, όπως παρέχεται μαζί με τον κινητήρα. Πρέπει να διατηρούνται αυστηρά πρωτότυπα και σύμφωνα με τη μορφή έγκρισης, συνεπώς δεν επιτρέπεται καμία τροποποίηση στη δομή ή στις διαστάσεις. Οι εργασίες διάτρησης και συγκόλλησης στην εξάτμιση επιτρέπονται μόνο για την εγκατάσταση στηρίγματος για την εγκατάσταση του αισθητήρα θερμοκρασίας.

3.17.2 Μπορεί να προστεθεί ή να αφαιρεθεί μόνο η αρχική βάση της εξάτμισης (p.n. : IFH-20500), σύμφωνα με τη μορφή homologation, και τα αρχικά παρεμβύσματα, προκειμένου να ρυθμιστεί το μήκος του σιγαστήρα.

Σε κάθε περίπτωση, το σύστημα εξάτμισης πρέπει να συμμορφώνεται με τη φωνομετρική μέτρηση.

3.18 ΨΥΞΗ

Σύστημα ψύξης: επιτρέπεται μόνο ένα ψυγείο, μόνο μία απλή, πλαστική ή αλουμινένια αντλία νερού (μία είσοδος, μία έξοδος). Ο αριθμός των βραχιόνων στήριξης του ψυγείου

δεν περιορίζεται. Επιτρέπονται μόνο οι απλοί η η τριών δρόμων θερμοστάτες και η χρήση τους είναι προαιρετική. Μόνο νερό χωρίς άλλο πρόσθετο επιτρέπεται για ψύξη. Οι κουρτίνες , είτε αυτοκόλλητες είτε μηχανικές, επιτρέπονται, αλλά δεν πρέπει να αφαιρούνται όταν το kart είναι σε κίνηση.

3.19 ΕΚΚΙΝΗΣΗ

3.19.1 Ο κινητήρας είναι εφοδιασμένος με ηλεκτρική μίζα. Το σύστημα εκκίνησης πρέπει να εγκατασταθεί με όλα τα εξαρτήματά του και να συνδεθεί σωστά.

3.20 ΓΡΑΝΑΖΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ

Μόνο τα γνήσια γρανάζια IAME ή Z11 ή Z12 ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΑΙ

3.21 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

3.21.1 Ο τεχνικός έλεγχος του κινητήρα εκτελείται από τους τεχνικούς εφόρους μαζί με έναν εκπρόσωπο που προηγουμένως διορίστηκε από το IAME S.p.A., ο οποίος θα ενεργεί ως σύμβουλος. Οι τεχνικοί έφοροι έχουν το δικαίωμα να επιθεωρήσουν οποιοδήποτε μέρος του κινητήρα και των αξεσουάρ του. Το εξάρτημα που αφαιρέθηκε για έλεγχο και δεν είναι εφικτό να εξεταστεί αμέσως δεν μπορεί πλέον να χρησιμοποιηθεί και θα αντικατασταθεί από τον οδηγό χωρίς κόστος. Οποιοδήποτε εξάρτημα που ελέγχθηκαν και δεν είναι σωστά δεν θα επιστραφούν.

3.21.2 Σε κάθε στιγμή, οι τεχνικοί υπάλληλοι, κατόπιν απόφασης των Αγωνοδικών, έχουν το δικαίωμα να αντικαταστήσουν οποιοδήποτε μέρος, οποιοδήποτε εξάρτημα ή ακόμα και ολόκληρο τον κινητήρα.

3.21.3 Τα τεχνικά έντυπα αποτελούν την κύρια αναφορά σύγκρισης για τους τεχνικούς ελεγκτές. Σε περίπτωση αμφιβολιών σχετικά με τη συμμόρφωση των εξαρτημάτων του κινητήρα, η σύγκριση με τον κινητήρα δειγματοληψίας θα είναι το οριστικό στοιχείο δοκιμής.

3.21.4 Σε περίπτωση εξαιρετικά αμφιλεγόμενων γεγονότων, οι Αγωνοδίκες μπορούν να αποφασίσουν την παράδοση των εν λόγω εξαρτημάτων, δεόντως σφραγισμένων, στην IAME S.p.A. για ακριβή επιθεώρηση στο εργοστάσιο με την παρουσία αντιπροσώπων του Αγωνιζομένου και της Αθλητικής Αρχής (ΟΜΑΕ).

4. ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ IAME X30 SUPER SHIFTER 175cc RL TaG - X30 SUPER SHIFTER

Απαγορεύεται αυστηρά οποιαδήποτε τροποποίηση στον κινητήρα και στα εξαρτήματά του, αν δεν επιτρέπεται ρητά. Το IAME θεωρεί ως τροποποιήσεις κάθε ενέργεια που αλλάζει την αρχική όψη και τις διαστάσεις ενός αρχικού μέρους. Οποιαδήποτε τροποποίηση ή / και εγκατάσταση που έχει ως συνέπεια να αλλάξει μια διάσταση ή / και τη δυνατότητα ελέγχου της είναι αυστηρά απαγορευμένη. Δεν επιτρέπονται στίλβωση, αμμοβολή, περικοπή ή προσαρμογές. Δεν επιτρέπεται καμία θερμική επεξεργασία ή επιφανειακή επεξεργασία. Ο Συμμετέχων είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση του δικού του εξοπλισμού.

4.1 Επιτρέπεται η χρήση μόνο του IAME X30 Super Shifter 175cc-RL-TaG, αυθεντικό και αυστηρά σύμφωνο με την τεχνική μορφή του κατασκευαστή (τεχνικά χαρακτηριστικά, μεγέθη, βάρη, διαγράμματα με τις προδιαγεγραμμένες από τον κατασκευαστή ανοχές). Οι εικόνες στις αρχικές μορφές έγκρισης είναι εξίσου έγκυρες για την αναγνώριση του κινητήρα και των εξαρτημάτων.

4.2 Οι κινητήρες πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με τον αρχικό αύξοντα αριθμό τους. Δεν επιτρέπεται τροποποίηση, βελτίωση, στίλβωση, προσθήκη ή αφαίρεση υλικού οποιουδήποτε τμήματος κινητήρα. Κάθε εσωτερικό ή εξωτερικό μέρος του κινητήρα πρέπει να τοποθετηθεί στην αρχική του θέση και να λειτουργεί σύμφωνα με τις αρχικές προδιαγραφές σχεδιασμού.

4.3 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ: Οι ανοχές που αναφέρονται στη φόρμα έγκρισης είναι απαραίτητες ώστε να περιλαμβάνουν όλες τις ανοχές μηχανικής κατεργασίας, συναρμολόγησης και καθίζησης. Εντούτοις, ο συμμετέχων δεν επιτρέπεται να προβεί σε οποιαδήποτε παρέμβαση στον κινητήρα, ακόμη και αν οι χαρακτηριστικές διαστάσεις μετά την παρέμβασή του παραμείνουν εντός των προδιαγραφόμενων ανοχών.

4.4 Οποιοσδήποτε βελτίωση είναι απαγορευμένη: οι μέγιστες και ελάχιστες επιτρεπόμενες τιμές και ο όγκος του θαλάμου καύσης πρέπει να γίνονται σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στους Τεχνικούς Κανονισμούς της CIK.

4.5 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΟΓΚΟΥ

Ανατρέξτε στο έντυπο της homologation του κινητήρα.

4.6 ΚΕΦΑΛΗ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ

4.6.1 Η κεφαλή του κυλίνδρου πρέπει να είναι αυστηρά πρωτότυπη. Επιτρέπεται μόνο η επισκευή του σπειρώματος με ελικοειδές μοχλό M14x1,25, με το ίδιο μήκος με το αρχικό σπείρωμα. Το σπειροειδές σώμα που σφίγγει την κυλινδροκεφαλή δεν πρέπει να προεξέχει από το άνω μέρος του θόλου του θαλάμου καύσης. Το κουμπασο με κωδικό ΑΤΤ-061/1 είναι η αναφορά για τον έλεγχο της συμμόρφωσης του προφίλ κυλινδροκεφαλής. Επιτρέπεται μόνο μία φλάντζα κεφαλής χαλκού, το πάχος είναι ελεύθερο.

4.6.2 Το squish (απόσταση μεταξύ εμβόλου και κυλινδροκεφαλής) πρέπει να είναι τουλάχιστον 1mm σε όλα τα σημεία. Το καλώδιο κασσίτερου (50% ελάχιστο.) Που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση κοψίματος πρέπει να έχει διάμετρο 1,5 mm. Οι μετρήσεις πρέπει να λαμβάνονται με τον κινητήρα σε συνθήκες αγώνων και σε θερμοκρασία περιβάλλοντος.

4.6.3 Το ειδικό κουμπασο με προδιαγραφές CIK που έχει σφικτεί πάνω στην κυλινδροκεφαλή, δεν πρέπει να προεξέχει από το πάνω μέρος του θόλου του θαλάμου καύσης.

4.7 ΚΥΛΙΝΔΡΟΣ

Μόνο ο αρχικός κύλινδρος μπορεί να χρησιμοποιηθεί. Δεν επιτρέπονται στίλβωση, αμμοβολή, περικοπή ή προσαρμογές. Επιτρέπεται μόνο η λείανση του εσωτερικού του χιτωνίου. Σε περίπτωση αμφιβολίας, το σχήμα και το ύψος των μεταφορών πρέπει να συγκρίνονται με τον κύλινδρο της μηχανής δειγματοληψίας. Δεν επιτρέπεται καμία θερμική επεξεργασία ή επιφανειακή επεξεργασία. Η ρύθμιση του διαγράμματος επιτρέπεται μόνο με την αντικατάσταση του κυλίνδρου. Γνήσια παρεμβύσματα κυλίνδρων μόνο. Τα αρχικά όργανα μέτρησης IAM ATT-061/2 και ATT-061/3 είναι η αναφορά για τον έλεγχο της απόστασης της άνω ακμής των θυρίδων από το επίπεδο κεφαλής κυλίνδρου.

4.8 CRANKCASE, CRANKSHAFT, CON-ROD, CRANKPIN

Αυστηρά πρωτότυπο και χωρίς καμία τροποποίηση. Προβλέπονται μόνο ο αρχικός κλωβός μεγάλης απόληξης (X30125431), οι ροδέλες (X30125436) και ο αρχικός κλωβός μικρού άκρου (IFC-50350). Οι τσιμούχες λαδιού πρέπει να τοποθετηθούν στη σωστή θέση, με την πλευρά του ελατηρίου να κοιτάζει μέσα στο στροφαλοθάλαμο.

4.9 ΡΟΥΛΕΜΑΝ

Επιτρέπονται μόνο τα ρουλεμάν με κλωβό από χάλυβα και πλαστικό. Μόνο τα αυθεντικά ρουλεμάν στροφαλοφόρου (ρουλεμάν 6205 C4 ή ρουλεμάν 6205 BC1 1442B / 1442D) και ρουλεμάν με σφαιροειδή άξονα κιβωτίου ταχυτήτων (6205 C4 / C5 - 6204 C4 / C5 - 6202 T1XC4 / T1XC5) επιτρέπονται. Τα ρουλεμάν με λοξές επαφές απαγορεύονται. Μόνο τα ρουλεμάν με χαλύβδινες σφαίρες, χαλύβδινους κυλίνδρους και χαλύβδινα δακτυλίους επιτρέπονται

4.10 ΠΙΣΤΟΝΙ - ΕΛΑΤΗΡΙΟ - REED

Μόνο το αυθεντικό εργοστασιακό πιστόνι, ελατήριο και πείρος επιτρέπονται χωρίς καμία τροποποίηση και σύμφωνα με την τεχνική φόρμα του κινητήρα.

4.11 BLOCK REED

Αυστηρά πρωτότυπα χωρίς καμία τροποποίηση. Δεν επιτρέπεται η μηχανική κατεργασία των φλαντζών. Ελεύθερες βίδες. Μόνο η πρωτότυπη εισαγωγή πάνω στην οποία στηρίζεται το καρμπυρατέρ χωρίς καμία τροποποίηση επιτρέπεται.

4.12 REED

Επιτρέπονται μόνο τα πρωτότυπα πέταλα (reed) που φέρουν ανάγλυφα το λογότυπο IAME. Η τροποποίηση του αρχικού σχήματος των πετάλων απαγορεύεται.

4.13 ΚΑΡΜΠΥΡΑΤΕΡ & ΦΙΛΤΡΟ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

Μόνο το καρμπυρατέρ Tillotson HB-15A επιτρέπεται στην αρχική του διαμόρφωση (ίδια μάρκα, ίδιο μοντέλο, ίδια αναφορά). Μόνο τα εξαρτήματα που προβλέπονται στην homologation του καρμπυρατέρ επιτρέπονται. Το ελατήριο της κεντρικής βαλβίδας είναι ελεύθερο.

Η τοποθέτηση του καρμπυρατέρ (δηλαδή με αντλία στην άνω ή κάτω θέση) είναι ελεύθερη.

ΦΙΛΤΡΟ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΑΕΡΑ: Σωλήνες εισαγωγής 30 χιλιοστών, CIK homologated, σύμφωνα με τη μορφή homologation. Οι σιγαστήρες εισόδου με homologation 19 / SA / 18 και 25 / SA / 18 επιτρέπονται επίσης και πρέπει να είναι σύμφωνες με την αρχική μορφή έγκρισης. Οποιοδήποτε σύστημα έγχυσης και / ή ψεκασμού απαγορεύεται.

4.14 ΣΥΜΠΛΕΚΤΗΣ

Όλες οι συνιστώσες συμπλέκτη πρέπει να είναι αυστηρά σύμφωνες με το πρωτότυπο της IAME. Ο συμπλέκτης πρέπει να εγκατασταθεί με όλα τα μέρη του στον αρχικό αριθμό και θέση.

4.15 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ

Επιτρέπονται μόνο τα αρχικά συστήματα ανάφλεξης Selettra Digital K ή Selettra Digital S ή PVL Digital 690 χωρίς καμία τροποποίηση. Οι τεχνικοί έφοροι έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν την αντικατάσταση ολόκληρου του συστήματος ανάφλεξης ή του τμήματος ανά πάσα στιγμή πριν από την έναρξη του αγώνα. Ο διοργανωτής δεν θα ευθύνεται για τυχόν καταστροφή που συνέβη μετά την αντικατάσταση.

Επιτρέπεται μόνο η ηλεκτρονική με τύπο CDI "L1" και πρέπει να στερεώνεται στο πλαίσιο ή στον κινητήρα. Απαγορεύονται οι τροποποιήσεις στην στερέωση του στάτορα, το σχήμα και το πάχος του ρότορα και οι σχισμές (σφήνες) του στροφείου και του στροφαλοφόρου καθώς και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις στο στήριγμα του συστήματος ανάφλεξης.

Τα σημάδια στο ηλεκτρονικό κουτί είναι υποχρεωτικά και πρέπει να είναι ορατά χωρίς αποσυναρμολόγηση του ηλεκτρονικού κουτιού. Δεν επιτρέπεται η κάλυψη με συγκολλητική ταινία ή ταινία κάλυψης. Η μπαταρία πρέπει να στερεωθεί στο πλαίσιο και να είναι συνδεδεμένη πάντα στο σύστημα ανάφλεξης.

4.16 ΜΠΟΥΖΙ

Επιτρέπονται μόνο οι εξής μπουζί NGK, αυστηρά πρωτότυπα και χωρίς καμία τροποποίηση:

B10EG - BR10EG - BR10EIX - B11EG - B105EGV - B11EGV - R6254E-105 - R6252K-105

Το μπουζί πρέπει να εγκατασταθεί με την αρχική του φλάντζα (ροδελα). Ο μονωτήρας δεν πρέπει να υπερβαίνει το σώμα του μπουζί και το μήκος του σώματος του μπουζί πρέπει να

είναι το πολύ. 18,5 mm. (Τεχνικός κανονισμός CIK, προσάρτημα 7). Αυθεντική πίπα μπουζί είναι αυτή που παραδίδεται με τον κινητήρα (IAME p.n. 10544).

4.17 MUFFLER, MANIFOLD KAI SILENCER

Ο αρχικός σιγαστήρας και η πολλαπλή εξαγωγής όπως παρέχεται με τον κινητήρα πρέπει να τηρούνται σύμφωνα με τη φόρμα πιστοποίησης, επομένως δεν επιτρέπονται τροποποιήσεις στη δομή ή στις διαστάσεις. Οι εργασίες διάτρησης και συγκόλλησης στο σιγαστήρα εξάτμισης επιτρέπονται μόνο στο στήριγμα που παρέχεται για την εγκατάσταση του αισθητήρα θερμοκρασίας. Πρέπει να χρησιμοποιηθεί ο αρχικός διαχωριστής (p.n. : IFH-20500) και σύμφωνα με τη φόρμα της Homologation. Τα παρεμβύσματα μεταξύ του κυλίνδρου και της πολλαπλής εξαγωγής μπορούν να προστεθούν ή να αφαιρεθούν για να ρυθμιστεί το μήκος του σιγαστήρα. Σε κάθε περίπτωση, το ελάχιστο πάχος του συγκροτήματος στεγανοποίησης / διαχωριστικού / φλάντζας της ομάδας πρέπει να είναι σύμφωνο με τη φόρμα πιστοποίησης.

Μόνο οι σιγαστήρες εξάτμισης CIK για τις κατηγορίες KZ / KZ2, σύμφωνα με τη φόρμα έγκρισης ή τους σιγαστήρες εξάτμισης Elto Racing Hom. FIK 1041300/09 και MC Racing Hom. CSAI 10410695/12, επιτρέπονται. Δεν επιτρέπονται τροποποιήσεις μεγέθους ή δομής.

Σε κάθε στιγμή, το σύστημα εξάτμισης πρέπει να συμμορφώνεται με την προδιαγραφόμενη μέτρηση θορύβου.

4.18 ΨΥΞΗ

Επιτρέπεται μόνο ένα ψυγείο, μόνο μία απλή, πλαστική ή αλουμινένια αντλία νερού (μία είσοδος, μία έξοδος). Ο αριθμός των βραχιόνων στήριξης του ψυγείου δεν περιορίζεται. Επιτρέπονται μόνο απλοί ή τριών δρόμων θερμοστάτες και η χρήση τους είναι προαιρετική. Μόνο νερό χωρίς άλλο πρόσθετο επιτρέπεται για ψύξη. Οι θωρακισμένες ασπίδες, είτε αυτοκόλλητες ή μηχανικές, επιτρέπονται, αλλά δεν πρέπει να αφαιρούνται όταν το kart είναι σε κίνηση.

4.19 ΕΚΚΙΝΗΣΗ

Η μηχανή είναι εφοδιασμένη με ηλεκτρική μίζα. Το αρχικό σύστημα εκκίνησης επί του οχήματος πρέπει να εγκατασταθεί με όλα τα εξαρτήματά του και να συνδεθεί σωστά.

4.20 ΓΡΑΝΑΖΙΑ

Μόνο τα μαρκαρισμένα με IAME Z15 / Z16 / Z17 / Z18 / Z19 / Z20 γρανάζια επιτρέπονται.

4.21 ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΥΤΩΝ

Όλες οι διατάξεις του κιβωτίου ταχυτήτων και του επιλογέα πρέπει να είναι αυθεντικές. Δεν επιτρέπεται περαιτέρω θερμική επεξεργασία ούτε επιφανειακή επεξεργασία. Οι σχέσεις μετάδοσης πρέπει να είναι αυστηρά πρωτότυπες και σύμφωνα με τον κατάλογο που περιγράφεται στη φόρμα πιστοποίησης. Ο έλεγχος των σχέσεων μετάδοσης πρέπει να γίνεται σύμφωνα με το άρθρο 12 των τεχνικών κανονισμών της CIK.

5. ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΚΖ-Ι

5.1 Επιτρέπεται η χρήση μόνο κινητήρων IAME, μονού κυλίνδρου με εισαγωγή καλαμιού, με έγκριση τύπου CIK / FIA Karting για κατηγορίες ΚΖ, έγκυρη ή ληγμένη.

5.2 Τα αρχικά εξαρτήματα του εγκεκριμένου κινητήρα πρέπει πάντα να είναι σύμφωνα με τις φωτογραφίες, τα σχέδια, το υλικό και το φυσικό μέγεθος που περιγράφεται στην homologation και, σε κάθε περίπτωση, τα πρωτότυπα IAME.

5.3 Ο Διαγωνιζόμενος θεωρείται υπεύθυνος για τη συμμόρφωση του εξοπλισμού του.

5.4 Οι κινητήρες πρέπει να έχουν τον αντίστοιχο αρχικό αύξοντα αριθμό τους.

5.5 Οι μέγιστες και ελάχιστες επιτρεπόμενες τιμές θα επαληθευτούν σύμφωνα με τη μέθοδο που προδιαγράφεται από τους τεχνικούς κανονισμούς της CIK / FIA Karting, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου ελέγχου για τον όγκο του θαλάμου καύσης.

5.6 Ελάχιστος όγκος του θαλάμου καύσης: $11 \text{ cm}^3 + 2 \text{ cm}^3 \text{ ένθετο} = 13 \text{ cm}^3$, μετρούμενο όπως περιγράφεται στο παράρτημα 1.

5.7 ΚΑΡΜΠΥΡΑΤΕΡ

Τύπος Dell'Orto VHSH, \varnothing 30 mm, σε αλουμίνιο, τυποποιημένη σειρά, πρωτότυπο από το εργοστάσιο, με διαχύτη "Ven"

5.8 ΦΙΛΤΡΟ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

5.1 Φίλτρο εισαγωγής με έγκυρη έγκριση τύπου CIK / FIA Karting, με 2 καλάμια εισόδου \varnothing 30mm.

5.9 ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΦΛΕΞΗΣ - ΜΠΟΥΖΙ

Σύστημα ανάφλεξης με έγκυρη έγκριση τύπου CIK / FIA. Ελεύθερη μάρκα, με μεγάλη παραγωγή, αυστηρά προέλευσης.

Η βάση του μπουζί (χωρίς ηλεκτρόδια) όταν είναι καλά σφιγμένη στο καπάκι δεν πρέπει να υπερβαίνει το άνω μέρος του θόλου του θαλάμου καύσης. Μέγεθος: 18.5mm M14x1.25.

5.10 ΚΑΖΑΝΑΚΙ ΕΞΑΤΜΙΣΗΣ

Σιγαστήρας που συμμορφώνεται με την περιγραφή στο αντίστοιχο φύλλο homologation. Σιγαστήρας εξάτμισης με έγκριση τύπου CIK / FIA για τις κατηγορίες ΚΖ. Βάσεις σιγαστήρα εξάτμισης και σιγαστήρας σύμφωνα με το τεχνικό σχέδιο αριθ. 20 CIK / FIA Karting

5.11 ΨΥΞΗ

Μόνο ψύξη με νερό (H₂O) με ένα μόνο κύκλωμα, σύμφωνα με το άρθρο 2.16.4 Τεχνικοί Κανονισμοί CIK / FIA Karting (με έγκριση κινητήρα αναφοράς).

5.12 ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ

Συμμορφώνεται με ό, τι περιγράφεται στο αντίστοιχο φύλλο πιστοποίησης κινητήρα. Ελάχιστο 3 σχέσεις, μέγιστο 6 σχέσεις.

5.12.1 Έλεγχος χειροκίνητου κιβωτίου ταχυτήτων

Απαγορεύονται όλα τα ηλεκτρικά και μη ηλεκτρικά βοηθητικά συστήματα.

5.13 ΑΛΛΑΓΕΣ

Επιτρέπονται όλες οι τροποποιήσεις του εγκεκριμένου κινητήρα, με εξαίρεση:

- Την διαδρομή
- Τη διάμετρο
- Το μήκος της μπιέλας
- Τον αριθμός των καναλιών μεταφοράς και των θυρών εισόδου στο κύλινδρο και στο στροφαλοθάλαμο
- Τον αριθμό των booster και του καναλιού εκκένωσης
- Περιορισμοί σύμφωνα με ειδικούς κανόνες
- Ο αριθμός καρμπυρατέρ και η διάμετρος του Venturi

5.13.1 Εξωτερική εμφάνιση του εγκατεστημένου κινητήρα

Δε θεωρούνται αλλαγές από το εξωτερικό του κινητήρα, η αλλαγή του χρώματος, η μετατροπή της στήριξης του ψυγείου της τρόμπας βενζίνης του πολλαπλασιαστή και της βάσης στήριξης της εξάτμισης υπό την προϋπόθεση ότι δεν αλλάζουν την εγκεκριμένη θέση τους.

6. ΣΑΣΙ ΚΖ-Ι

6.1 ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΠΛΑΙΣΙΑ

Μόνο τα πλαίσια για τις κατηγορίες με κιβώτιο ταχυτήτων εγκρίνονται, σύμφωνα με τα πρότυπα CIK / FIA Karting που αναφέρονται στον κατάλογο κατασκευαστών και συμμορφούμενο με το άρθρο 2 του κανονισμού CIK / FIA Karting. Επιτρέπονται και τα πλαίσια που έχει λήξει η Homologation τους τα τελευταία 6 χρόνια .

6.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΑΙΣΙΩΝ

Συμβατικό πλαίσιο σύμφωνα με τα πρότυπα Karting CIK / FIA, με έγκριση κατηγορίας 2, κατηγορία ΚΖ2, ισχύουσα ή έχουσα λήξει. Πίσω άξονας σε μαγνητικό χάλυβα με μέγιστη διάμετρο 50 mm. Προστατευτικό αλυσίδας σύμφωνα με τις διατάξεις CIK / FIA Karting για κατηγορίες με κιβώτιο ταχυτήτων. Σύστημα πέδησης εγκεκριμένο από την CIK / FIA σύμφωνα με τις διατάξεις για κατηγορίες με κιβώτιο ταχυτήτων. Μπροστινός πίνακας, πλευρικά σώματα, μπροστινή αεροτομή και πίσω προφυλακτήρας, σύμφωνα με τα πρότυπα CIK / FIA Karting. Για όλες τις λεπτομέρειες που δεν αναφέρονται στα άρθρα σχετικά με το πλαίσιο, ισχύει ο κανονισμός CIK / FIA Karting.

7. ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ IAME X30 WATER SWIFT 60cc – X30 MINI

Απαγορεύεται οποιαδήποτε τροποποίηση ή προσθήκη του κινητήρα και των εξαρτημάτων του, εάν δεν επιτρέπεται ρητά. Το IAME θεωρεί ως τροποποιήσεις κάθε ενέργεια που αλλάζει την αρχική όψη και τις διαστάσεις ενός αρχικού μέρους. Οποιαδήποτε τροποποίηση ή / και τοποθέτηση που έχει ως συνέπεια να αλλάξει μια διάσταση ή / και τη δυνατότητα ελέγχου της, απαγορεύεται αυστηρά. Δεν επιτρέπονται λείανση, αμμοβολή, περικοπή ή προσαρμογές. Δεν επιτρέπεται η θερμική επεξεργασία ή η επιφανειακή επεξεργασία. Ο Συμμετέχων είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση του δικού του εξοπλισμού.

7.1 Επιτρέπεται η χρήση μόνο του IAME X30 WATER SWIFT 60cc, αυθεντικό και αυστηρά σύμφωνο με την τεχνική μορφή του κατασκευαστή (τεχνικά χαρακτηριστικά, μεγέθη, βάρη, διαγράμματα με τις προδιαγεγραμμένες από τον κατασκευαστή ανοχές). Οι εικόνες στις αρχικές μορφές έγκρισης είναι εξίσου έγκυρες για την αναγνώριση του κινητήρα και των εξαρτημάτων.

7.2 Οι κινητήρες πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με τον αρχικό αύξοντα αριθμό τους. Δεν επιτρέπεται τροποποίηση, βελτίωση, λείανση, προσθήκη ή αφαίρεση υλικού από οποιοδήποτε τμήμα κινητήρα. Κάθε εσωτερικό ή εξωτερικό μέρος του κινητήρα πρέπει να τοποθετηθεί στην αρχική του θέση και να λειτουργεί σύμφωνα με τις αρχικές προδιαγραφές σχεδιασμού.

7.3 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ: Οι ανοχές που αναφέρονται στη homologation είναι απαραίτητες ώστε να περιλαμβάνουν όλες τις ανοχές μηχανικής κατεργασίας, συναρμολόγησης. Εντούτοις, ο συμμετέχων δεν επιτρέπεται απολύτως να προβεί σε οποιαδήποτε παρέμβαση στον κινητήρα, έστω και αν οι χαρακτηριστικές διαστάσεις μετά την παρέμβασή του εξακολουθούν να βρίσκονται εντός των προδιαγραφόμενων ανοχών.

7.4 Οποιοσδήποτε βελτίωση είναι απαγορευμένη: οι μέγιστες και ελάχιστες επιτρεπόμενες τιμές και ο όγκος του θαλάμου καύσης πρέπει να μετρηθούν σύμφωνα με τους τεχνικούς κανονισμούς της CIK.

7.5 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΟΓΚΟΥ:

IAME X30 MINI WATER SWIFT 60cc ΕΞΑΤΜΙΣΗ 157 ° Μέγιστο

ΘΥΡΙΔΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ 145 ° ± 2 ° μέγιστο

ΠΛΑΙΝΕΣ ΘΥΡΙΔΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ 116 ° ± 2 °

ΟΓΚΟΣ ΚΑΠΑΚΙΟΥ 7.4 cc Ελάχιστο με ένθετο CIK

Έγκριση μορφής «254R» - γωνιακή ανάγνωση με εισαγωγή διαμέτρου 0,2x5mm

7.6 ΚΕΦΑΛΗ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ

7.6.1 Η κεφαλή του κυλίνδρου πρέπει να είναι αυστηρά πρωτότυπη. Επιτρέπεται μόνο η επισκευή του σπειρώματος μέσω ελικοειδούς helicoil M14 x1,25 του ίδιου μήκους με το

αρχικό σπείρωμα. Το σπείρωμα που σφίγγει το μπουζί που δεν πρέπει να προεξέχει από το άνω μέρος του θόλου του θαλάμου καύσης.

7.6.2 Η απόσβεση (απόσταση μεταξύ εμβόλου και κυλινδροκεφαλής) πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,75mm σε όλα τα σημεία. Το πάχος του κασίτερου (50% κασίτερο ελάχιστο) που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση του squish πρέπει να έχει διάμετρο 1,0 mm. Οι μετρήσεις πρέπει να λαμβάνονται με τον κινητήρα σε συνθήκες αγωνιστικής οδήγησης ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια του συμβάντος. Το κουμπάσο Cod No 10215 είναι η αναφορά για τον έλεγχο της συμμόρφωσης του προφίλ κυλινδροκεφαλής. Το σχήμα του μετρητή πρέπει να ταιριάζει με το προφίλ του θόλου, την περιοχή ακινητοποίησης και το επίπεδο φλάντζας.

7.6.3 Το κουμπάσο της CIK που έχει σφικτεί πάνω στην σπείρωμα του μπουζί, δεν πρέπει να προεξέχει εντός του θαλάμου καύσης.

7.7 ΚΥΛΙΝΔΡΟΣ

Μόνο ο αρχικός κύλινδρος μπορεί να χρησιμοποιηθεί. Δεν επιτρέπονται λείανση, αμμοβολή, αφαίρεση ή κατεργασίες. Επιτρέπεται μόνο η ανασύσταση. Σε περίπτωση αμφιβολίας, το σχήμα και το ύψος των θυρίδων πρέπει να συγκρίνονται με τον πρωτότυπο κύλινδρο από την μηχανή που έχει οριστεί ως πρωτότυπο. Δεν επιτρέπεται η θερμική επεξεργασία ή η επιφανειακή επεξεργασία. Η ρύθμιση του διαγράμματος επιτρέπεται μόνο με την αντικατάσταση των φλάντζων του κυλίνδρου. Επιτρέπονται μόνο οι αυθεντικές φλάντζες κυλίνδρου. Δεν επιτρέπεται να υπάρχει φλάντζα κεφαλής. Το κουμπάσο της IAME n. Το ATT-005 είναι η αναφορά για τη μέτρηση του ύψους μεταφοράς θυρίδων.

Οι παλιοί κύλινδροι χωρίς πείρο ασφαλείας στο χιτώνιο απαγορεύονται από 1/1/2020.

7.8 CRANKCASE, CRANKSHAFT, CON-ROD, CRANKPIN

Επιτρέπονται μόνο τα πρωτότυπα μέρη, χωρίς καμία τροποποίηση. Αυστηρά μόνο το εργοστασιακό ρουλεμαν μπιελας (IAME B-10431), οι εργοστασιακές ροδελες (IAME E-38436) και το ρυλεμαν πιστονιου (IAME A-60440) επιτρέπονται.

7.9 ΡΟΥΛΕΜΑΝ

Αυστηρά και μόνο τα ρουλεμάν στροφάλου κωδ. IAME: 10400-D (6204 C4). Τα ρουλεμάν με λοξές επαφές απαγορεύονται. Επιτρέπονται μόνο ρουλεμάν με χαλύβδινες σφαίρες. (Τα κεραμικά απαγορεύονται).

7.10 ΠΙΣΤΟΝΙ ,ΠΕΙΡΟΣ ΠΙΣΤΟΝΙΟΥ ΚΑΙ ΕΛΑΤΗΡΙΟ ΠΙΣΤΟΝΙΟΥ

Αυστηρά πρωτότυπα χωρίς καμία τροποποίηση και σύμφωνα με την τεχνική μορφή του κινητήρα

7.11 ΚΑΡΜΠΥΡΑΤΕΡ & ΦΙΛΤΡΟ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

Μόνο το καρμπυρατέρ Tillotson HW-31A (μέγιστο ύψος διαμέτρου 17,15 mm) που παρέχεται μαζί με τον κινητήρα στην αρχική του έκδοση. (ίδια μάρκα, ίδιο μοντέλο και η ίδιος κωδικός). Μόνο τα εξαρτήματα που παρέχονται μαζί με το καρμπυρατέρ επιτρέπονται. Τα διαφράγματα, οι φλάντζες των διαφραγμάτων και το ελατήριο της

βαλβίδας βελόνας είναι ελεύθερα. Η τοποθέτηση του καρμπυρατέρ (δηλ. με αντλία σε ανώτερη ή χαμηλότερη θέση) είναι ελεύθερη. Όλα τα διαχωριστικά και τα παρεμβύσματα καρμπυρατέρ είναι υποχρεωτικά και πρέπει να είναι σύμφωνα και με την ίδια σειρά που αναφέρεται στο τεχνικό έντυπο.

Σε περίπτωση αμφιβολίας, το καρμπυρατέρ πρέπει να συγκριθεί με το καρμπυρατέρ δείγματος.

Φίλτρο αέρα αυστηρά πρωτότυπο, όπως παρέχεται μαζί με τον κινητήρα (ίδια μάρκα, ίδιο μοντέλο, ίδια αναφορά) που είναι IAME mod MINI SWIFT με πιστοποίηση CSAI 01 / SA / 14.

Η μέγιστη εσωτερική διάμετρος του σωλήνα εισόδου πρέπει να είναι 22mm. Τα προστατευτικά πλέγματα είναι προαιρετικά.

Η λαστιχένια εισαγωγή του φίλτρου αέρα που συνδέει το φίλτρο με το καρμπυρατέρ είναι υποχρεωτική και πρέπει να εγκατασταθεί σύμφωνα με τη φόρμα έγκρισης.

Οποιοδήποτε σύστημα έγχυσης και / ή ψεκασμού απαγορεύεται.

7.12 ΣΥΜΠΛΕΚΤΗΣ

Ο κινητήρας τροφοδοτείται με σύστημα ξηρού φυγοκεντρικού συμπλέκτη. Οποιαδήποτε παρέμβαση που αποσκοπεί στην παραποίηση της ολίσθησης του συμπλέκτη πέρα από το προβλεπόμενο όριο απαγορεύεται αυστηρά.

Ο φυγοκεντρικός συμπλέκτης πρέπει να ενεργοποιείται στις 4.500 σ.α.λ. το μέγιστο και να θέτει σε κίνηση το καρτ με τον οδηγό επί του καρτ σε συνθήκες αγώνα..

Ο συμπλέκτης πρέπει να ενεργοποιείται πλήρως στο μέγιστο των 6.500 RPM σε οποιαδήποτε κατάσταση. Αυτή η μέτρηση μπορεί να ελέγχεται με τα κατάλληλα όργανα. Κάθε οδηγός είναι υπεύθυνος για την κατάσταση φθοράς του υλικού πλήρωσης συμπλέκτη και καθαρισμού μερών τριβής, καθώς η σωστή λειτουργία του συμπλέκτη μπορεί να ελεγχθεί σε οποιαδήποτε στιγμή του αγώνα .

7.13 ΑΝΑΦΛΕΞΗ

Μόνο η αρχική ανάφλεξη που είναι η SELETTA p.n. IAME A-61951 και ο ροτορας IAME A-61955 χωρίς καμία τροποποίηση επιτρέπονται

Οι τεχνικοί έφοροι μετά από απόφαση των Αγωνοδικών έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν την αντικατάσταση ολόκληρου του συστήματος ανάφλεξης ή μέρος αυτού σε οποιαδήποτε στιγμή πριν ξεκινήσει κάποιο σκέλος του αγώνα. Ο διοργανωτής δεν θα είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε ενδεχόμενη βλάβη μετά την αντικατάσταση.

Οι τροποποιήσεις στην στερέωση του στάτορα, το σχήμα και το πάχος του παξιμαδιού του ρότορα και η τροποποίηση των σφηνοδρομων του ροτορα και του στροφάλου είναι απαγορευμένες . Η μπαταρία πρέπει να στερεωθεί στο πλαίσιο και να συνδέεται πάντοτε με το σύστημα ανάφλεξης.

7.14 ΜΠΟΥΖΙ

Μόνο τα ακόλουθα αυστηρά πρωτότυπα και χωρίς καμία τροποποίηση μπουζί NGK επιτρέπονται:

B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG

Το μπουζί πρέπει να τοποθετούνται με την αρχική τους ροδέλα. Η πίπα δεν πρέπει να υπερβαίνει το σώμα του μπουζί και το μήκος του σώματος του μπουζί πρέπει να είναι το πολύ. 18,5 χιλιοστά (τεχνικός κανονισμός CIK, προσάρτημα 7) Πρωτότυπο καπάκι μπουζί, όπως παραδίδεται με τον κινητήρα (IAME p.n. 10544)

7.15 ΕΞΑΤΜΙΣΗ

Μόνο η αρχική εξάτμιση και η πρωτότυπη εξαγωγή επιτρέπονται όπως παρέχεται μαζί με τον κινητήρα και πρέπει να τηρούνται σύμφωνα με τις προδιαγραφές τις homologation , επομένως δεν επιτρέπεται καμία τροποποίηση στη δομή ή στις διαστάσεις.

Η πλήρης στεγανοποίηση του καυσαερίου μεταξύ του κυλίνδρου και της πολλαπλής εξαγωγής πρέπει να είναι εγγυημένη συνεχώς. Ο έλεγχος της σφράγισης του καυσαερίου μπορεί να πραγματοποιηθεί ανά πάσα στιγμή . Η κατάλληλη στεγανοποίηση του συστήματος εξάτμισης είναι ευθύνη του οδηγού.

Η πολλαπλή εξαγωγής (Ø28, 5 mm) πρέπει να είναι αυστηρά πρωτότυπη και σύμφωνα με την τεχνική μορφή. Μόνο η πρωτότυπη φλάντζα εξάτμισης επιτρέπεται. Οι αισθητήρες θερμοκρασίας καυσαερίων δεν επιτρέπονται.

7.16 ΨΥΞΗ

Το σύστημα ψύξης πρέπει να είναι στην αρχική του μορφή: Μόνο το ψυγείο της IAME (κωδ. T-8601), μόνο η αρχική απλή αντλία νερού (μαύρο ή μπλε) επιτρέπεται και σύμφωνα με τη φόρμα έγκρισης. Ο αριθμός των βραχιόνων στήριξης του ψυγείου δεν περιορίζονται. Επιτρέπονται μόνο απλοί αρχικοί θερμοστάτες IAME και η χρήση τους είναι προαιρετική. Μόνο νερό χωρίς άλλο πρόσθετο επιτρέπεται για ψύξη. Δεν επιτρέπονται πρόσθετα. Κουρτίνες μηχανικές η αυτοκόλλητες επιτρέπονται αλλά δεν πρέπει να αφαιρούνται όταν το kart είναι σε κίνηση. Οι σωλήνες νερού είναι αυτοί οι όποιοι παραδίδεται με τον κινητήρα (μαύρο ή μπλε). Μόνο η χρήση της πρωτότυπης τροχαλίας αντλίας νερού επιτρέπεται.

7.17 ΜΙΖΑ

Ο κινητήρας είναι εφοδιασμένος με ηλεκτρική μίζα. Μόνο το αρχικό σύστημα εκκίνησης του κινητήρα επιτρέπεται και πρέπει να εγκατασταθεί με όλα τα εξαρτήματά του σωστά συνδεδεμένα.

7.18 ΓΡΑΝΑΖΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ

Μόνο τα αυθεντικά γρανάζια της IAME και μόνο Z10 ή Z11

7.19 ΛΙΠΑΝΤΙΚΟ

Το επίσημο λάδι για το X30 IAME CHALLENGE GREECE είναι το ομολογκαρισμένο CIK Wladoil K-2T και είναι υποχρεωτικό να χρησιμοποιηθεί. Δεν επιτρέπεται άλλο λάδι.

7.20 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Η διεξαγωγή των αγώνων MINI του IAME Challenge Greece γίνεται με το καθεστώς κεντρικής διαχείρισης των κινητήρων οι οποίοι παραδίδονται στους αγωνιζομένους κατόπιν κλήρωσης. Οι κινητήρες είναι σφραγισμένοι από τον αντιπρόσωπο της IAME και τεχνικοί έλεγχοι μπορούν να διεξαχθούν μόνο για τα μέρη του κινητήρα που είναι ασφράγιστα.

7.20.1 Ο τεχνικός έλεγχος των μερών του κινητήρα που δεν είναι σφραγισμένα εκτελείται από τους τεχνικούς εφόρους μαζί με έναν εκπρόσωπο που έχει προηγουμένως διοριστεί από την IAME S.p.A., ο οποίος θα ενεργεί ως σύμβουλος. Οι τεχνικοί έφοροι έχουν το δικαίωμα να επιθεωρήσουν οποιοδήποτε μέρος επιθυμούν.

7.20.2 Ανά πάσα στιγμή, οι τεχνικοί έφοροι, κατόπιν απόφασης των Αγωνοδικών, έχουν το δικαίωμα να αντικαταστήσουν οποιοδήποτε μέρος ή οποιοδήποτε εξάρτημα δεν είναι σφραγισμένα

7.20.3 Τα τεχνική Homologation αποτελεί τη βασική αναφορά για τους τεχνικούς ελέγχους. Σε περίπτωση αμφιβολιών σχετικά με τη συμμόρφωση των εξαρτημάτων του κινητήρα, η σύγκριση με τον κινητήρα δειγματοληψίας θα είναι το οριστικό στοιχείο δοκιμής.

7.20.4 Σε περίπτωση εξαιρετικά αμφιλεγόμενων γεγονότων, οι Αγωνοδίκες μπορούν να αποφασίσουν για την ακριβή επιθεώρηση στο εργοστάσιο με την παρουσία αντιπροσώπων του Αγωνιζόμενου και της Αθλητικής Αρχής (ΟΜΑΕ), την παράδοση των εν λόγω μερών, δεόντως σφραγισμένων, στην IAME S.p.A.

8. ΕΦΕΣΕΙΣ

Οι εφέσεις μπορούν να γίνουν σύμφωνα με τους κανόνες της ΟΜΑΕ .

9. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ

Ο Διοργανωτής της σειράς διατηρεί το δικαίωμα να εκδώσει πρόσθετες εγκυκλίους σχετικά με τους Τεχνικούς Κανονισμούς από καιρού εις καιρόν μετά από συμφωνία με την ΟΜΑΕ και όλες αυτές οι εγκυκλίοι θα αναρτηθούν στο side του οργανωτή και της ΟΜΑΕ και θα αναγράφονται λεπτομερώς στο έντυπο εγγραφής του αγώνα.

10. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ο εξοπλισμός ασφαλείας των οδηγών πρέπει να ακολουθεί τους κανονισμούς της ΟΜΑΕ