



ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2023

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

Μόνο τα ρουλεμάν 6206C4 και τα ρουλεμάν SKF BC1-3342 B επιτρέπονται στον στρόφαλο. Δεν επιτρέπεται η ανάμιξη των συγκεκριμένων ρουλεμάν στον ίδιο κινητήρα. Επιτρέπονται μόνο τα ρουλεμάν 6202 C3 / C4 και 6005 C3 / C4 για το αντικραδασμικό. Απαγορεύονται οι κεραμικές μπίλιες. Τα ρουλεμάν πρέπει να στερεώνονται με τις μπίλιες ορατές από το εσωτερικό του στροφαλοθάλαμου.

### 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 ανάμιξη 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 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.**

## 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

Μόνο τα ρουλεμάν 6206C4 και τα ρουλεμάν SKF BC1-3342 B επιτρέπονται στον στρόφαλο. Δεν επιτρέπεται η ανάμιξη των συγκεκριμένων ρουλεμάν στον ίδιο κινητήρα. Επιτρέπονται μόνο τα ρουλεμάν 6202 C3 / C4 και 6005 C3 / C4 για το αντικραδασμικό. Απαγορεύονται οι κεραμικές μπίλιες. Τα ρουλεμάν πρέπει να στερεώνονται με τις μπίλιες ορατές από το εσωτερικό του στροφαλοθάλαμου.



## 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 ανάμιξη 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 λαίμος εξάτμισης με κωδικό X30125730S 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 λαίμο εξάτμισης. Σε αυτή την περίπτωση χρησιμοποιούνται 2 (ΔΥΟ) φλάντζες εξάτμισης.

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

**2.17.3** Η πλήρης σφράγιση του καυσαερίου μεταξύ του κυλίνδρου και της λαίμου 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.

**2.17.4** 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 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.

**3.1** 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.

**3.2** 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.

**3.3 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.

**3.4** 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.

#### 3.5 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

#### 3.6 ΚΕΦΑΛΗ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ

**3.6.1** 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.

**3.6.2** 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.

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

### 3.7 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.

### 3.8 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.

### 3.9 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).

### 3.10 ΠΙΣΤΟΝΙ, ΠΕΙΡΟΣ ΠΙΣΤΟΝΙΟΥ ΚΑΙ ΕΛΑΤΗΡΙΟ ΠΙΣΤΟΝΙΟΥ

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

### 3.11 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.

### 3.12 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 .

### 3.13 ΑΝΑΦΛΕΞΗ

Μόνο η αρχική ανάφλεξη που είναι η SELETTTRA 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.

### 3.14 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)

### 3.15 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 από 1/1/23 επιτρέπονται.**

### 3.16 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.

### 3.17 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.

### 3.18 ΓΡΑΝΑΖΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ

Μόνο τα αυθεντικά γρανάζια της IAME και μόνο Z10 ή Z11



### 3.19 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.

### 3.20 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Από το 2022 στους αγώνες του IAME Series Greece δε υπάρχει κεντρική διαχείριση στους κινητήρες των αθλητών της κατηγορίας X30 MINI.

**3.20.1** 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.

**3.20.2** 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.

**3.20.3** 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.

**3.20.4** 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.

## 4. ΕΦΕΣΕΙΣ

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

## 5. 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 εγκυκλίους θα αναρτηθούν στο side του οργανωτή και της ΟΜΑΕ και θα αναγράφονται λεπτομερώς στο έντυπο εγγραφής του αγώνα.

## 6. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

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