



## VÕISTLUSKLASSI OK Junior TEHNILISED TINGIMUSED 2022

### 1. RAAM

1.1. Lubatud on kasutada CIK-FIA homologeeringuga kardiraami.  
Homologeering võib olla aegunud.

1.2. Espidurite kasutamine on keelatud

### 2. KÜTUS JA ÕLID

2.1. Vastavalt tehnilistele tingimustele ja Eesti meistrivõistluste üldjuhendile.

2.2. Kütusele lisatava määrdeaine kogus piiratud 4%-ni.

### 3. KÜTUSEFILTER

3.1. Kütusefiltri kasutamine ei ole kohustuslik. Kütusefiltri tootja on vaba.

### 4. REHVID

4.1. Rehvid vastavalt sarja üldjuhendile.

### 5. Mootor

5.1. Otseajamiga ühesilindriline kahetaktiline kolbmootor, mille on homologeerinud CIK-FIA.

5.2. Lubatud on üksnes lehtklappidega sisselaskesüsteemid.

5.3. Homologeeritud mootori originaalvaruosad peavad alati vastama homologatsioonil kirjeldatud fotodele, joonistele, materjalidele ja füüsilistele mõõtmetele.

5.4. Modifikatsioonid on lubatud: kõik homologeeritud mootori modifikatsioonid on lubatud, välja arvatud:

5.4.1. mootori sees:

5.4.1.1 kolvikäik;

5.4.1.2 silindri läbimõõt (väljaspool suurimat lubatud väärtust);

5.4.1.3. kepsu telgjoon;

5.4.1.4 ülevoolukanalite ja sisselaskeakende arv silindris ja karteris;

5.4.1.5. väljalaskeakende ja -kanalite arv;



5.4.1.6. hülsside pinnatöötlus, muu hulgas keemiline töötlus või kattekihi lisamine;

5.4.1.7. piirangud vastavalt eritingimustele;

5.4.2. väljaspool mootorit:

5.4.2.1. karburaatorite arv (homologeeritud karburaatori kohustusliku kasutuse tõttu);

5.4.2.2. paigaldatud mootori välisilme.

5.5. Mootori välisilme muutmiseks ei peeta järgmist: varuosade värvi muutmine, jahutustorude kärpimine ja kinnituste (muu hulgas karburaatori, süütesüsteemi, väljalaskesüsteemi või mootori enda kinnituste) muutmine, tingimusel, et nende homologeeritud asukohta ei muudeta.

5.6. Silindri suurim töömaht on 125 cm<sup>3</sup>.

5.7. Vesijahutusega (karter, silinder ja silindripea), ainult üks kontuur.

5.8. Jahutus piirdub ühe loomuliku ringvooluga radiaatoriga, millel on üksainus kontuur, välistades mis tahes muud kombinatsioonid; täiendav sisemine kontuur termostaatide normaalse toimimise tagamiseks on lubatud.

5.9. Väljalaske juhtsüsteem ei ole lubatud.

5.10. Ülelaadimine keelatud.

5.11. Põlemiskambri miinimummaht 12 cm<sup>3</sup>, mõõdetud vastavalt tehniliste tingimuste lisas Fia Karting Technical Appendix 2 kirjeldatud meetodile.

5.12. Süüteküüna: vabalt valitav tootja (masstoodang ja rangelt originaalne). Silindripeasse kinnitatud süüteküünlakorpus (välja arvatud elektroodid) ei tohi ulatuda sissepoole põlemiskambrisse.

5.13. Väljalaskeakende väljalaskenurk piiratud kuni 170°-ni, mõõdetuna hülsi tasandil sisse- ja väljalaskeakende avanemisnurkade mõõtmismeetodi kohaselt.

5.14. Dekompressiooniklapp on kohustuslik. See tuleb paigaldada silindripea ülaossa.

5.15. Süüteküünla keermega kere mõõtmed – keermepikkus: 18,5 mm; keermemõõt: M14 x 1,25.

5.16. Homologeeritud süütesüsteem spetsiaalse pööretepiirikuga, mis katkestab süüte 14 000 p/min juures.



5.17. Õhuklapiga homologeeritud karburaator, mille sisselaskeava suurim läbimõõt on 20 mm; sisaldab kahte seadekrui.

5.18. Kõik homologatsioonil toodud mõõdud ja sisselasketoru kuju peavad olema rangelt originaalsed. Ka sisselasketoru kuju peab olema vastavuses selle kontrollimiseks kasutatavate tööriistadega, mida tootja hoiustab. Kõik muud karburaatori kere sees- või väljaspool olevad mõõtudeta avad ning freessooned peavad olema identsed homologatsioonil toodud numbri ja paigutusega.

5.19. Kuni 20 mm läbimõõduga KF3 õhuklapiga homologeeritud karburaatori kasutamisel, mis koosneb kahest seadekruvist, peab see jääma rangelt originaalseks. Kahtluse vältimiseks tähendab see seda, et karburaator peab olema kõigi omaduste poolest mõistlike tootmistolerantside piires identne karburaatoriga, mis plommiti homologatsiooni kontrollimise käigus ja mis hoitakse CIK- FIA jaoks saadaval. See peab olema vastavuses homologatsiooni ja sisselasketoru kuju kontrollimiseks kasutatavate tööriistadega, mida tootja hoiustab.

5.20. Sidur ei ole lubatud.

5.21. Starter ei ole lubatud.

5.22. Spetsiaalne monotüüp-väljalaskesüsteem, mis peab vastama Fia Karting TECHNICAL DRAWING No. 2.10.

5.23. CIK-FIA homologeeritud sisselaskesummuti, millel on kaks 23 mm läbimõõduga kanalit.

#### Sisse- ja väljalaskeakende avanemisnurkade kontrollimise meetod

5.24. Et mõõtmistulemus oleks täpsem, kasutatakse 0,20 mm paksust ja 5 mm laiust kiilu (vastavalt tehnilisele joonisele nr 18) mõõtmise alguse ja lõpu tähistamiseks. Kõnealune kiil kinnitatakse iga akna kõõluteljele kolvirõnga või kolvi ülaosa serva ja selle sisse- või väljalaskeakna servaga ristumise koha vahele. Asukohta, tänu millele kiilu kinnitamine lubab mõõta suurimat võimalikku nurka, peetakse nurga mõõtmise alguseks ja lõpuks. Kõnealune kiil võidakse seada oma kohale kas silindri seestpoolt või kontrollitava väljalaskeakna kanali kaudu. Mitte ühelgi põhjusel ei ole kohustuslik asetada kiilu horisontaalselt või vertikaalselt. Lugemist teostatakse vähemalt 200 mm läbimõõduga gradueeritud ketta või digitaalnäidikuga mõõteriista abil.

## **6. Kontroll**

6.1. Mootori tehnilise kontrolli teostab tehniline komisjon. Tehniline kontroll võib kontrollida iga mootori osa kui sellega ei kaasne selle osa kasutamiskõlbmatuks muutumist. Kui mootor või selle osa muutub kontrolli tõttu kasutamiskõlbmatuks, siis antakse sõitjale uus vastav detail. Kui kontrollitav detail ei vasta ettenähtud mõõtudele, siis sõitjale antud detaili ei hüvitata.



6.2. Tehniline komisjon võib võistluste juhi otsusega vahetada välja võistleja mootori või selle mistahes osa.

6.3. Tehnilised andmed ja joonised on tehnilisele komisjonile peamiseks võrdluskõrvaldokumentideks.

6.4. Juhul, kui tehniline komisjon ei suuda ise otsustada detaili vastavust, aga siiski jääb kahtlus, võidakse saata kahtlased detailid analüüsiks vastava mootori valmistaja tehasesse.

## **7. Ketiratas**

7.1. Ketiratta tootja on vaba.

## **8. Miinimumkaal**

8.1. 140 kg.