

כללים טכניים – ימהה 100 בענף הקארטינג

תוכן עניינים

נושא	מספר פרק	עמוד
הוראות כלליות	1.1	2
שלדות, מגיני פלסטיק, שינויים בשלדה	1.2	5
צמיגים	1.3	10
מנוע, מידות, שינויים חיצוניים, תוספות פנימיות	1.4	11
נהלי בדיקה מנוע	1.5	21
נהלי בדיקות טכניות	1.6	23
כללים לגבי יציאת רכב מכלל שימוש ועריכת שינויים	1.7	25
לבוש וציוד מגן	1.8	26

נספחים	1.9	32
מפרט טכני – נתוני יצרן	1.9.1	
איורים	1.9.2	38
דף בדיקות טכניות לפני מרוץ	1.9.3	46
דף בדיקות טכניות אחרי מרוץ	1.9.4	49

1.1 הוראות כלליות

כללי:

האמור במסמך זה בא להשלים את האמור בחוק ובתקנות ומהווה את כללי הנהיגה הספורטיבית לענף הקארטינג, לקטגורית " ימהה 100". במקרה של סתירה בין האמור במסמך זה לבין האמור בחוק, בתקנות ובנהלי הרשות לנהיגה ספורטיבית (להלן: "הרשות") יגברו הוראות החוק, התקנות, ונהלי הרשות, כפי שיפורסמו מעת לעת.

הגדרות:

"בוחנים", "בוחן טכני" - כמשמעותו בחוק הנהיגה הספורטיבית והתקנות, כלומר אדם אשר הרשות המוסמכת מינתה בכתב לבוחן כלים תחרותיים לעניין החוק. כלי תחרותי: כמשמעו בסעיף 2 ב' לחוק הנהיגה הספורטיבית, "בשים לב לכללי הנהיגה הספורטיבית, כלים מנועיים שניתן לנהוג בהם נהיגה ספורטיבית, ככלים תחרותיים" לעניין מסמך זה סוג הכלי התחרותי המדובר: קארט ימהה 100 .

הכללים שלהלן יישמשו לבדיקת הכלי התחרותי ע"י בוחן על מנת לאשר את התאמתו של הכלי התחרותי לקבלת רישיון מהרשות לנהיגה ספורטיבית ולבדיקות המתקיימות במהלך אירוע נהיגה ספורטיבית.

כל דבר שאינו כתוב ומורשה במפורש בתקנות אלה אסור בתכלית האיסור.

1.2 שלדות

1.2.1 שלדות

ביום מרוץ מותר השימוש בשלדה אחת בלבד.
רשאיות להשתתף באליפות ימהה 100 שלדות מהסוגים הבאים:
שלדה HOMOLOGATED CIK (חותמת CIK מוטבעת על השלדה) ובתנאי
שלא מותקנים על השלדה בלמים קדמיים.
לידיעתכם: שלדה אשר לא מוטבע בה אישור CIK, אסורה לשימוש.

1.2.2 מגני פלסטיק

כל הכלים התחרותיים צריכים להיות מצוידים במגן קדמי (POD קדמי) המתנתק,
ע"פ תקן ה - CIK. כל המגנים בכלי התחרותי חייבים להיות בתקן CIK כלשהו.
חל איסור מוחלט לחבר את מגן הפלסטיק הקדמי (פוד קדמי) לשלדה באמצעות
עזר כלשהו שאינו מן הערכה התקנית של היצרן.
חובה להשתמש במגן אחורי שלם מפלסטיק עפ"י תקן CIK 2008. במידה ואין
ברשות המתחרה מגן מסוג זה נדרש אישור בוחן ראשי למגן מסוג אחר ובלבד
שהמגן יסתיר את הגלגלים האחוריים.

1.2.3 שינויים בשלדה

חל איסור לבצע שינויים כל שהם במבנה השלדה.

ניתן לבצע תיקונים/ריתוכים בצינורות המשניים לדוגמא: צינורות הכסא, בתי המייסבים האחוריים וכדומה. על המתחרה חלה חובת דיווח על התיקון לבוחן הטכני והוא יחליט האם לאשר המשך השתתפות או שעל המתחרה לבצע תיקונים נוספים.

ניתן להוסיף מוטות חיזוק לכסא או לשלדה באופן חופשי. על מוטות החיזוק לשלדה להיות מותקנים במפלס אחד עם הצינורות הראשיים ולא לחרוג בגובהם מעל לכך.

במקרים של צורך בלתי נמנע (שבר או סדק בשלדה) ניתן יהיה לבצע תיקון ולהתחרות לאחר שינתן אישור על ידי הבוחן הטכני. על המתחרה חלה חובת דיווח על התיקון.

שלדות אשר אופי ומיקום השבר עלול לפגוע בחוזק המבני או בבטיחות הכלי התחרותי לא יורשו להתחרות בשום מקרה.

כלי תחרותי שתוקן לאחר תאונה חייב בבדיקה ואישור ע"י הבוחן הטכני לפני עליה מחודשת על המסלול.
כלי תחרותי שתוקף ההומולגציה שלו (CIK) חלפה ועבר שינוי במבנה השלדה, חייב בעל הכלי לדווח לבוחן במהלך תהליך הרישוי. לאחר קבלת הרישיון לכלי התחרותי, אסור לבצע שינויים ותיקונים בשלדות.
רצפת הכלי התחרותי חייבת להיות שלמה, מלבד חור למפתח מתחת למיסב מוט ההגה. ניתן לתקן סדקים או שברים ברצפה וזאת באישור הבוחן הטכני בלבד.

1.2.4 משקל

לאחר הקפת הכניסה, יעצרו הנהגים בטור בכניסה לפארק פרמה או לעמדת השקילה, שם יישקלו.
מגע עם אנשי צוות טרם השקילה אסור. אנשי הצוות רשאים לסייע בתהליך השקילה.
משקל המינימום הינו 145 ק"ג.
המשקל כולל: שלדה (כולל דלק) + מנוע + נהג + ציוד הנהיגה (סרבול, נעליים, כפפות קסדה ומגנים למיניהם). משקל זה צריך להישמר בכל עת.
משקל 145.00 ק"ג ומעלה יחשב כתקין.

ממשקל 143.00 – 144.99 יוטל קנס הורדה של 6 מקומות בפעם הראשונה
במהלך יום מרוצים.

כלי תחרותי שנמצא בטווח הזה פעמיים ביום המרוץ יפסל.
משקל נמוך מ 142.99 יגרור פסילת המקצה .

1.2.5 משקולות

במידה ונדרשות משקולות על מנת לעמוד במשקל המינימום - המתחרה יחבר כל
משקולת לכלי התחרותי. מומלץ לחבר ב 2 נקודות לפחות. החיבור יעשה
באמצעות אומי בטחון (2 לכל בורג).

1.2.6 מספרים

כל מתחרה יציין את מספר המתחרה (מספרי המתחרים יחלו ממספר 4) בטופס
ההרשמה בשיטת כל הקודם זוכה .
לוחיות המספרים יהיו ריבועים צהובים בגודל :
20X20 ס"מ מלפנים ומאחור.

15 X15 ס"מ על המגינים הצדדים. (חייבים להיות מודבקים בחלק האחורי של ה -
(POD).

הספרות עצמן יהיו בצבע שחור, בעובי מינימאלי של 2 ס"מ ובגובה מינימאלי של
12 ס"מ.

מספר המתחרה חייב להראות בבירור לאורך כל יום המרוץ.
יש להקפיד למקם את מספרי המתחרה במיקום הנדרש בשלמותו.
על לוחית המספר ישמר מקום למדבקת נותן חסות.

1.2.7 טרנספונדר

אמצעי מדידת הזמן יותקן על הכלי התחרותי בהתאם להוראות הנהלת המרוץ
והבוחן הטכני. עליו להיות מותקן בהתקן ייעודי או מאובטח בשתי נקודות לפחות
ע"י אזיקונים.

1.3 צמיגים

1.3.1 כללי

על הצמיגים להיות מותאמים לקיום אירוע בכל מזג אוויר.
ביום מרוץ מותר שימוש בסט צמיגים אחד, (4 צמיגים) + צמיג קדמי אחד וצמיג אחורי אחד.
הצמיגים יסומנו ע"י הבוחן הטכני והמס' הסידורי של הצמיגים ירשם בטופס הבדיקה.
לבוחן הטכני שמורה הזכות לאשר החלפה של יותר משני צמיגים חלופיים במקרים חריגים.
אין להעביר צמיגים רשומים ממתחרה אחד למשנהו.

1.3.2 צמיגים חלקים

נדרשים צמיגי Slicks מסוג Maxxis Runner במידות :

צמיג קדמי 4.5/10.0-5

צמיג אחורי 7.1/11.0-5

1.3.3 צמיגים מחורצים (גשם)

נדרשים צמיגי גשם מכל סוג שהוא במידות:

צמיג קדמי 4.5/10.0-5

צמיג אחורי 6.0/11.0-5.

1.4 מנוע

1.4.1 כללי

לידיעתכם: כל שינוי במנוע ובמכלוליו אסור בתכלית האיסור אלא אם צוין

מפורשות אחרת בתקנון זה.

מתחרה רשאי להחליף מנוע. המנוע החליפי חייב להיות מוצג ולהירשם במהלך

הבדיקה הטכנית שלפני המרוץ. ניתן להשתמש במנוע אשר נרשם ע"י מתחרה

אחר.

1.4.2 המנוע

YAMAHA KT 100 SC/SD

שינוי במפרט היצרן אינו מותר, אלא אם צוין במפורש אחרת בהמשך.

(ראה נספחים סעיף 1.9.1 שגיאה! מקור ההפניה לא נמצא.)

1.4.3 מידות

קוטר צילינדר מקסימאלי - 52.88 מ"מ.

מהלך בוכנה מקסימאלי - 46.13 מ"מ.

1.4.4 שינויים חיצוניים

שינויים חיצוניים במידה ואינם משפיעים על ביצועי המנוע, מותרים. (לדוגמא: קדיחת חורים למטרות אבטחה, חור לקפיץ מחזיר לדוושת הדלק וכד').

1.4.5 תוספות פנימיות

חל איסור מוחלט על הוספת תוספים כלשהם למנוע או לדלק. הדלק חייב להיות דלק מסחרי, נטול תוספים וברמת אוקטן מקסימאלית של 99.

1.4.6 תוספות מותרות

מתאם לתיבת אויר.

מאריכים לבורגי כיוון במאייד.

קפיץ מחזיר בקרבוראטור.

מד סל"ד וטמפרטורה.

שעון למדידת זמני הקפה.
גומיות לצלעות קירור.
פלטת תאום לתושבת מנוע.
כל תוספת אחרת אסורה.

1.4.7 מצמד

ניתן להשתמש במצמד מכל תוצרת, כמו כן מותר להשתמש בהנעה ישירה.

1.4.8 פריטים שאין עליהם מגבלות כלשהן והינם מותרים לשימוש:

אטמים

מחזירי שמן

מיסבים

בתי מיסב

טבעות (Rings)

קפיצי אבטחה

מתאם לתיבת אויר

1.4.9 תיבת אוויר

כל מתחרה חייב בשימוש בתיבת אוויר בעלת אישור CIK. בתיבות אוויר מהומולגציה ישנה, שלהן צינורות קצרים, קוטר החורים לא יעלה על 22 מ"מ. בתיבות אוויר חדשות בעלות פילטר אוויר פנימי, קוטר הצינורות לא יעלה על 23 מ"מ.

אין לבצע שום שינוי באורך או במשטח הצינורות.
אין להסיר את פילטר האוויר במידה ומותקן כסטנדרט .

1.4.10 מגן מצמד/שרשרת

כל המנועים חייבים להיות מצוידים במגן מצמד \ שרשרת

1.4.11 צילינדר

פני השטח העליונים בצילינדר מותרים ליישור.
ניתן לבצע שקעים למיקום אטם ראש מנוע ואטם אגוז כל המידות יילקחו מפני השטח הנמוכים ביותר.

פני השטח של המעברים בצילינדר (פנימיים, יניקה ופליטה) חייבים להישאר כמות שהם, וע"פ המידות. בנקודת החיבור בין שרוול המתכת וציקת האלומיניום החיצונית ובנקודה זו בלבד מותר להשחז את המדרגה במידה וקיימת. חוק זה אינו מאפשר כרסום או שינוי בפריטים הבאים:

שינוי בזווית תא השרפה בראש המנוע.

שינויים בגובה רוחב או זווית המעבר.

שינויים בצורה או בגודל המעברים מבסיס הצילינדר ליציאות (PORTS).

(ראה נספחים סעיף 1.9.2 – אזור 7)

1.4.12 ראש המנוע

חייב להיות מיצור מקורי של YAMAHA.

אין לשנות את תצורת ראש המנוע המקורי - הפעמון והשיפוע בהמשכו (SQUISH).

נפח ראש המנוע יהיה במינימום של 11.5 סמ"ק. (ראה נספחים סעיף 1.9.2 – אזור 6)

1.4.13 אטם ראש

חייב להיות מורכב. ניתן להשתמש ביותר מאטם אחד.

1.4.14 מצתים - פלגים

המצת יכול להיות מתוצרת יצרנים שונים בתנאי שיהיה בדיוק בקוטר 14 מ"מ ובאורך הברגה מקסימאלי של 20 מ"מ.

1.4.15 בוכנה

הבוכנה חייבת להיות מיצור מסחרי המוגדר עבור מודל המנוע הנ"ל. ניתן לשים לבוכנה טבעת (RING) אחת בלבד. אסור לבצע שינוי כלשהו בבוכנה.
(ראה נספחים סעיף 1.9.2 איור - 5)

1.4.16 פין בוכנה

מיצור מסחרי סטנדרטי. אסור שימוש בחומרים מיוחדים. קוטר 14 מ"מ. אורך - 40.4 מ"מ
(ראה נספחים סעיף 1.9.2 איור - 4)

1.4.17 טלטל

חייב להיות מיצור מקורי של ימהה המיועד עבור מודל המנוע הנ"ל.
אסור לכרסם או להשחז אותו.
אסורה חריטה למטרת הורדת משקל.

אורך הטלטל ממרכז למרכז בין 99.87 - 100.13 מ"מ.
סוג מיסבי הטלטל הינם לבחירה חופשית. (ראה נספחים סעיף 1.9.2 איור – 8)

1.4.18 גל ארכובה

חייב להיות מקורי של YAMAHA KT 100 SC/SD ובעל תצורה סטנדרטית.
הקוטר החיצוני צריך להיות בטווח המידה 86.6 - 87.25. אין לבצע שינויים בגל הארכובה או להוסיף לו תמיכות או תוספות כלשהן.

1.4.19 פין גל ארכובה

עשוי פלדה, צריך להיות חלול כסטנדרט. חייבים להיות שני פקקים אחד בכל קצה.
קוטרו - 10.2 - 10.8 מ"מ.

1.4.20 בית גל ארכובה

חייב להיות בתצורה המקורית. רוחב מקסימאלי כמתואר בתרשים צריך להיות במינימום של 97.5 מ"מ. (ראה נספחים סעיף 1.9.2 – איור 7) במידה ובית גל הארכובה צר מידי ניתן לחבר את 2 החצאים עם אטם.

1.4.21 הצתה

מערכת ההצתה חייבת להיות מיצור מקורי דגם: IIDA DENKI KOGYO COMP TYPE AF MODEL 49011 או הדגם האמריקאי חלק מספר 03-7F6 85500 . כיוון ההצתה חופשי במסגרת הטווח שניתן ע"י היצרן. אסור לחרוט את חריץ הכוונן. מידת החריץ 22.5 מ"מ מקסימום.

1.4.22 קרבוראטור - מאייד

WALBRO WB 3 A בגודל 24 מ"מ. אסור לקדוח או לחרוט חורים נוספים. חייב להיות זהה למאייד המסופק ע"י היצרן. אין לבצע שינויים בחורים וקדחים קיימים.

(ראה נספחים סעיף 1.9.2 – איור 9)

שגיאה! מקור ההפניה לא נמצא. קוטר בנקודה הכי צרה בנפח היניקה 24.13 מ"מ

מקסימום.

קוטר בקצה פתח היניקה 25.7 מ"מ מקסימום.

דיאפרגמת שאיבה - טפלון או גומי.

ניתן לתקן תושבות יניקה וציר מצערת במאייד, חובה להשתמש בבורג ציר מקורי בלבד.

1.4.23 מערכת דלק

משאבת דלק או דחיסת דלק בלחץ אסורה.

1.4.24 מתאם אלומיניום למאייד

מקסימום גודל הפתח 26.29 מ"מ.

1.4.25 מתאם למאייד - בקליט

בחלק מהמנועים במקום המתאם מאלומיניום מותקן מתאם פלסטיק. גם בו הפתח יהיה בגודל 26.29 מ"מ מקסימום.

1.4.26 אורך פתח היניקה

מינימום 65 מ"מ. נמדד מהמשטח החיצוני של המתאם לקרבוראטור ועד המשטח החיצוני של חצאית הבוכנה.

1.4.27 אגזוז

חייב להיות מטיפוס VEVEY סטנדרטי בקוטר מקסימאלי של 93 מ"מ. אין לשנות את המתאם לאגזוז (FLEX) בזמן נהיגה. על האגזוז להיות זהה לאגזוז YAMAHA מקורי, חלק מספר - 7ET 146 1000. האגזוז חייב להיות מעוגן לסעפת הפליטה באמצעות 3 קפיצים לפחות, ולתושבת האגזוז באמצעות 2 קפיצים.

1.4.28 סעפת פליטה

לא חייבת להיות מתוצרת מקורית אך חייבת להתאים לסוג ולמידות של הסעפת המקורית. הקוטר הפנימי חייב להיות אחיד ולא יותר מ-36 מ"מ בשום נקודה. אורך חיכוני צריך להיות במינימום של 200 מ"מ. (ראה נספחים סעיף 1.9.2 – איור 10)

1.4.29 כבל התנעה

המתחרה רשאי להסיר את מנגנון ההתנעה הידני.

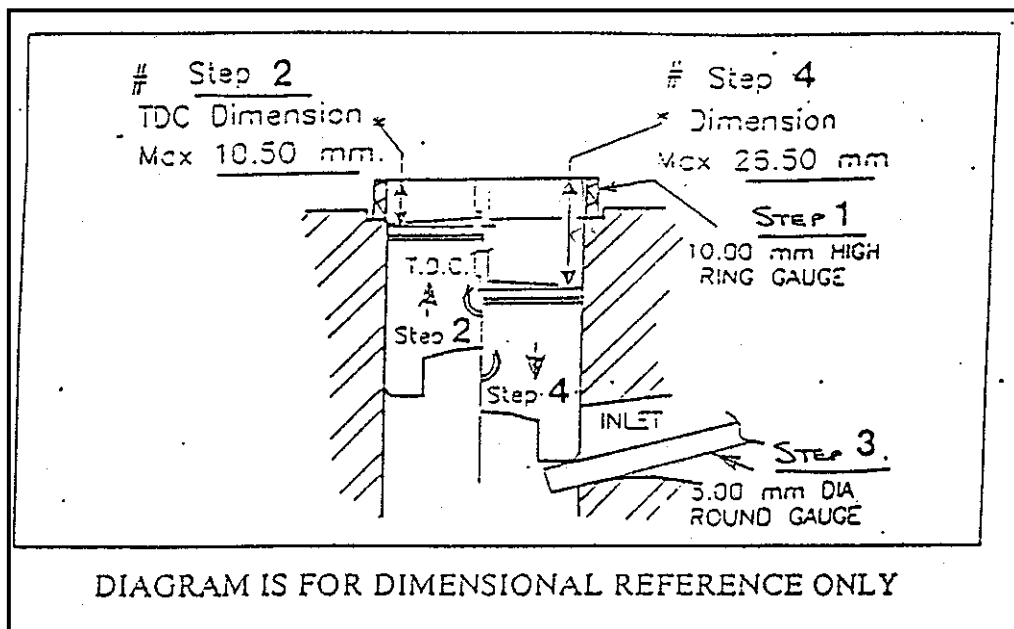
1.5 נהלי בדיקה

1.5.1 שיטת הבדיקה של הצילינדר

מניחים טבעת בגובה 10 מ"מ במקום אטם הראש.
 לוקחים מדיד באורך של 10.5 מ"מ ומניחים אותו על הטבעת. במידה וראש
 הבוכנה אינו נוגע במדיד כאשר מעלים את הבוכנה כלפי מעלה, המנוע לא מורשה
 לשימוש.

מכניסים מדיד בקוטר 5 מ"מ מתחת לחצאית הבוכנה, דרך פתח היניקה. (ראה
 להלן שגיאה! מקור ההפניה לא נמצא. עמ' 15).
 בעזרת מדיד באורך 26.5 מ"מ אותו מניחים על החלק העליון של הבוכנה, צמוד
 לקיר הצילינדר, במרכז, מול קו האמצע של פין הבוכנה.
 לכתפי המדיד אסור לגעת בטבעת המונחת על הבלוק.

(איור 1 – בדיקת מנוע)



1.5.2 שיטת הבדיקה של נפח ראש המנוע

נוזל המדידה יהיה תרכובת של 50% סולר ו - 50% שמן ממסרת אוטומטית.
כמות הנוזל תקבע ע"י מבחנה המכוילת לכדי דיוק של 0.1 סמ"ק.

1. הסר את המצת והתקן במקומו מדיד.
2. קבע את הבוכנה בנקודה מתה עליונה.
3. פתח את המדיד 2 סיבובים.
4. הזרם את הכמות הנדרשת של נוזל מדידה (11.5 סמ"ק).
5. הדק את פקק המדידה עד העצירה. (המנוע צריך להיות קר - טמפרטורת החדר).
6. סובב את גל הארכובה לאט (לפנים ולאחור). אסור לנוזל להישפך מחוץ

למדיד הפלג.

- במידה והמבחן נכשל בניסיון ראשון מתחרה רשאי לבקש מבחן שני.
במבחן השני יחזרו סעיפים 1 - 6. המבחן השני יתבצע אחרי שלב 7 .
7. כדי לנקות את הראש אחרי מבחן ראשון שנכשל, ולפני מבחן חוזר,
תשפך לתוך הצילינדר תערובת דלק למרוץ (4-5% שמן/דלק) - המנוע ינוקה ע"י
אוויר דרך קדח המצת, כאשר הבוכנה פותחת פתחי פליטה ונוזל מיותר מהבדיקה,

מתנקה. אין להסיר את ראש הצילינדר בין הבדיקות. המנוע ייבדק כשם שהיה בתחרות, פיח ופחם לא ינוקו או יוסרו.

1.6 נוהל בדיקות טכניות

(ישמש גם לצורך רישוי)

1.6.1 בדיקה לפני מרוץ

הצוות הטכני יבדוק וימלא עבור כל מתחרה - "דף בדיקות טכניות לפני מרוץ"

(ראה נספחים סעיף 1.9.3)

1.6.2 בדיקה אחרי מרוץ

מיד בתום מרוץ הגמר יבדקו הפרטים הבאים לגבי כל הכלים התחרותיים

המתחרים:

משקל מינימום.

צמיגים.

בדיקה ויזואלית כללית (מגני פלסטיק, משקולות וכד').
חריגה מהמפורט בכללים הטכניים לגבי התחומים אלה תגרור פסילה
מיידית.
כל המנועים בהם השתמשו שלושת המנצחים + שני מנועים של כלים מתחרים
נוספים, שיבחרו ע"י צוות השיפוט - יילקחו לבדיקה ע"י הבודק הטכני.
הבודק הטכני רשאי לקחת מנועים נוספים לבדיקה לפי שיקול דעתו.
הבודק הטכני יבדוק כל אחד מהמנועים בהתאם למפורט בכללים הטכניים.
לגבי כל מנוע שייבדק, יימלא הבוחן הטכני דו"ח בדיקה. הדו"ח ייכתב על פי
המסמך - "דו"ח בדיקות טכני אחרי מרוץ" (ראה נספחים סעיף 1.9.4 6)
בדיקת המנועים תתבצע בסיום המרוץ. התוצאות יפורסמו רק לאחר סיום
הבדיקות.

סעיף 1.7 - כללים לגבי יציאת כלי תחרותי מכלל שימוש ועריכת שינויים

בכלים תחרותיים

- כלי תחרותי אשר ניזוק בתאונה חייב לעבור בדיקת בוחן טכני אשר יאשר או יפסול את המשך השימוש בכלי התחרותי.
- במקרה של התהפכות במהלך אירוע או אימון, חייב הכלי התחרותי לעבור בדיקת בוחן טכני, אשר יאשר את המשך השתתפותו .
- בכל מקרה של עיוות בקשת הבטיחות אוֹלֵו השילדה, יופסק השימוש בכלי התחרותי לאלתר.

סעיף 1.8 - כללים לגבי לבוש וציוד מגן

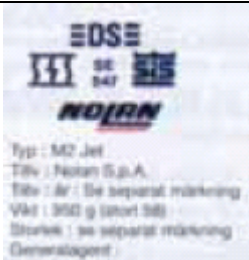


ציוד מינימום לנהג מתחרה באירוע
 לבוש וציוד מגן לא יפחת מהטבלאות המצורפות ובכל מקרה לא יפחת מהמינימום
 הנדרש בפוליסת הביטוח של האירוע אם קיימת דרישה

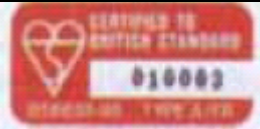





מוצר	תקן	חובה	מומלץ	הערות
קסדה סגורה	מצורף רשימת תקן	+		תאריך ייצור של הקסדה מקסימום 5 שנים
אוברול נהיגה	CIK	+		אוברול במצב תקין ללא פגמים השימוש באוברול בתקן FMK אסור
נעלים	ייעודי למרוצי קארטינג	+		
כפפות	ייעודי	+		





			למרוצי קארטינג	
		+	ייעודי למרוצי קארטינג	מגן צוואר
		+	ייעודי למרוצי קארטינג	מגן צלעות
	+		ייעודי למרוצי קארטינג	כיסוי ראש

א. יש להשתמש בקסדה מלאה עם משקף שאינו ניתן לניתוח. מותר השימוש

בקסדות העומדות בתקנים באים בלבד:

זיהוי	תקן
	<ul style="list-style-type: none"> • SIS 88.24.11 (2) (SWEDEN) • DS 2124.1 (DENMARK) • SFS 3653 (FINLAND)
	<ul style="list-style-type: none"> • ONS/OMK (GERMANY)
	<ul style="list-style-type: none"> • BSI (G. BRITAIN) BS 6658-85 Type A

	<ul style="list-style-type: none"> • BSI (G. BRITAIN) BS 6658-85 Type A/FR
	<ul style="list-style-type: none"> • BSI (G. BRITAIN) BS 2495- 77(amendment 5 inclus)
	<ul style="list-style-type: none"> • SNELL FOUNDATION (USA) SA 95
	<ul style="list-style-type: none"> • SNELL FOUNDATION (USA) K 98
	<ul style="list-style-type: none"> • SNELL FOUNDATION (USA) SA 2000
	<ul style="list-style-type: none"> • SNELL FOUNDATION (USA) SA 2005
	<p style="text-align: center;">SNELL FOUNDATION</p>

 <p> <small>WARNING</small> SOME REASONABLY FORESEEABLE IMPACTS MAY EXCEED THIS HELMET'S CAPABILITY TO PROTECT AGAINST SEVERE INJURY OR DEATH. SAMPLE OF THIS HELMET MODEL HAS PASSED THE SNELL STANDARD AND IS SO CERTIFIED. LIFE SUPPORT AND COMMUNICATIONS DEVICES HAVE NOT BEEN TESTED FOR SAFETY BY THE SNELL MEMORIAL FOUNDATION. </p>	<p>(USA) – SA 2010</p> <p>SNELL</p> <p>FOUNDATION</p> <p>(USA) – K 2010</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • SNELL FOUNDATION (USA) K2005 • SNELL FOUNDATION (USA) FIA CMS2007
	<ul style="list-style-type: none"> • SNELL FOUNDATION(USA) FIA CMR2007
	<ul style="list-style-type: none"> • AFNOR (FRANCE) NF S 72 305

	<ul style="list-style-type: none"> • CEE / EEC (EUROPE) E22 avec amendements De la série "03" ou "04" ou "05"
	<ul style="list-style-type: none"> • SFI (USA) SFI SPEC 31.1A
	<ul style="list-style-type: none"> • SFI (USA) SFI SPEC 31.2A
	<ul style="list-style-type: none"> • SFI (USA) SFI SPEC 31.1
	<ul style="list-style-type: none"> • SFI (USA) SFI SPEC 31.2

1.9 נספחים

1.9.1 מפרט טכני (נתוני יצרן) YAMAHA KT 100 SC

CHARECTERISTICS			
Cast Iron	Cylinder Wall Material	97.6 cc	Cylinder Volume
100 mm	Length Between The axes of the connecting Rod	52 mm	Bore
11.5 cc	Volume of the combustion Chamber	52.5 mm	Theoretical Max Bore

24 mm	Diameter of the Carburetor System	46 mm	Stroke
IIDA DENKI KOGYP COMP Type AF Model 49011	Ignition	Normal Air Cooling	Cooling System
1	Number of Piston Rings	Piston Valve	Induction System
20 x 52 mm	Diameter of Crankshaft bearings	1	Number of Carburetors

14 x 18 mm	Diameter of Connecting Rod bearings	4	Number of transfer ducts in the cylinder
20 x 26 mm	Diameter of Big end bearings	2/1	Number of Exhaust ports/ducts
	Other Characteristics	Dome type with squish dome	Shape of combustion chamber

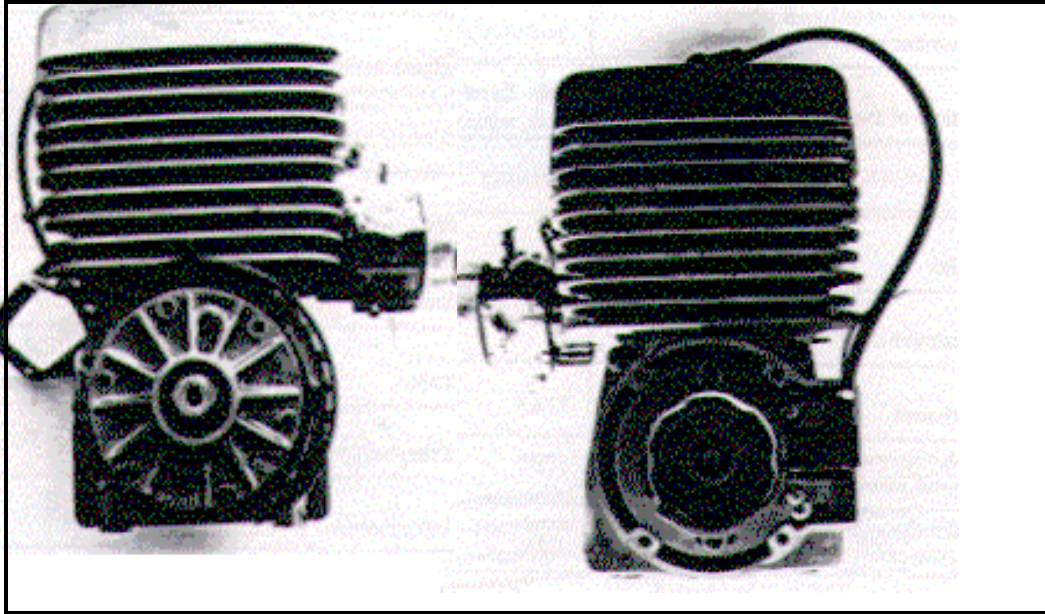
OPENING ANGLES MAX		MATERIALS	
Inlet	205 °	Cylinder	A1 - Si
Transfer Duct	114 °	Cylinder Head	A1 - Si

Exhaust	174 °	Crankcase	A1 - Si
Inlet opens before the upper dead center point	78 °	Connecting Rod	Cr-Mo Steel
Inlet closes before the lower dead center point	102 °	Other Information	

TOLERANCES			
Opening Angles	+ - 3 degrees from crankshaft		
Combusti on Chamber Volume	+ - 0.5 cc		
Angles			
Stroke	+ - 0.1 mm		
Length between the axes of the Connecti ng Rod	+ - 0.1 mm		
Dimensio	Below 25	25 - 60 mm	Above 60

ns	mm		mm
Machined Dimensions	+ - 0.5 mm	+ - 0.8 mm	+ - 1.5 mm
Rough Cast dimensions	+ - 1.0 mm	+ - 1.5 mm	+ - 3.0 mm

1.9.2 איורים

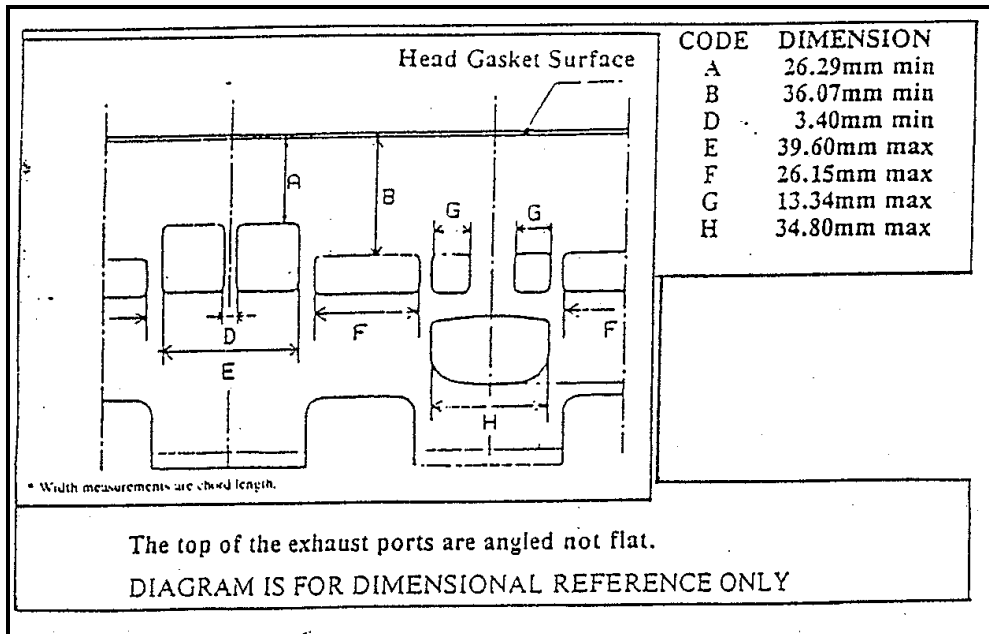


איור 2 – מנוע ימהה

איור צד ימין – צילום צד שמאל של מנוע ימהה
איור מד שמאל - צילום צד שמאל של מנוע ימהה

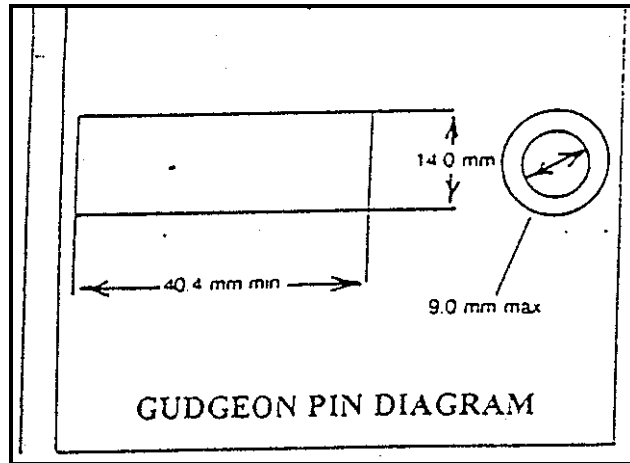
איור 3

נוהל בדיקת מהלך בוכנה



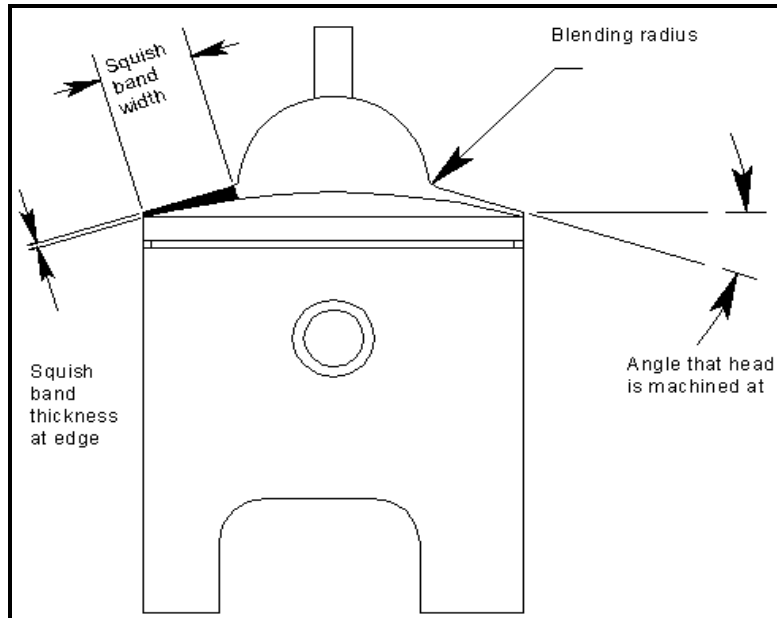
איור מספר 4

פין בוכנה



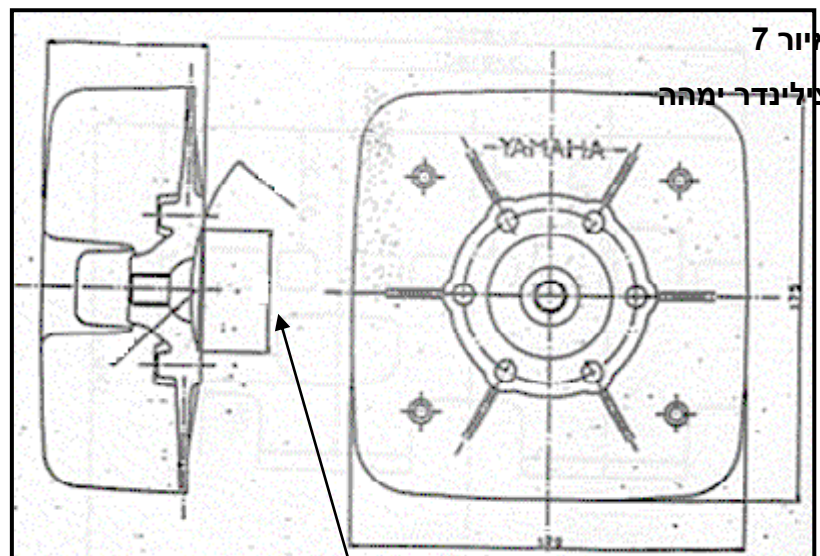
איור 5

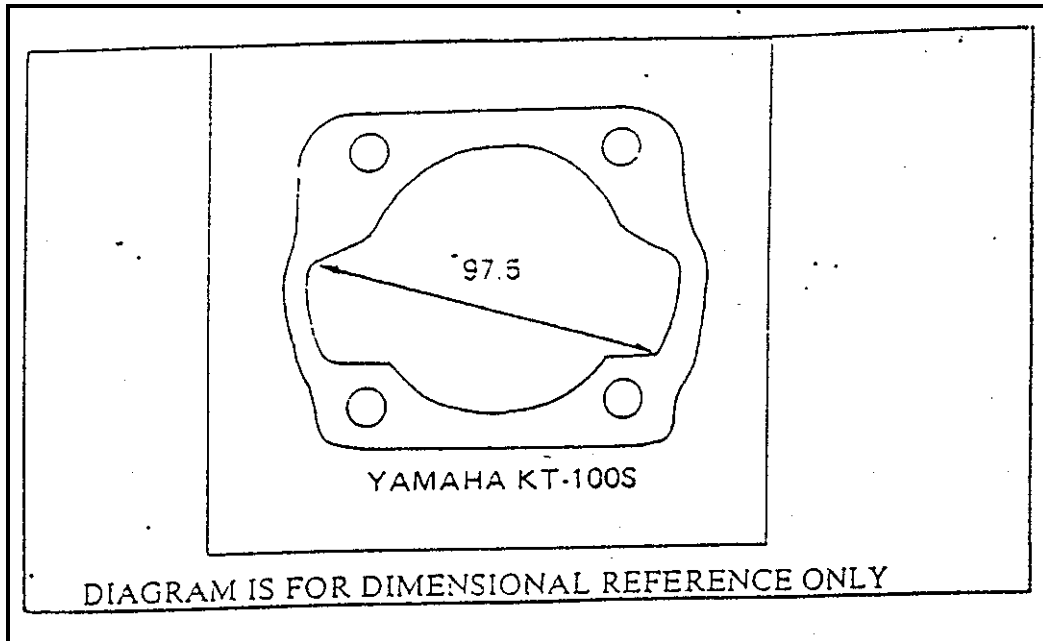
בוכנה – התאמה בין בוכנה לראש מנוע



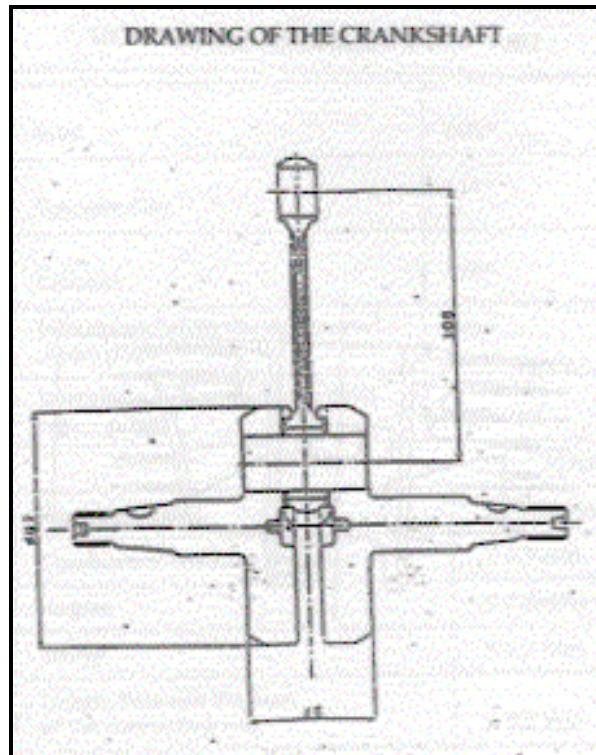
איור 6

ראש מנוע ימהה. צד ימין – מבט על, צד שמאל – הטל צד

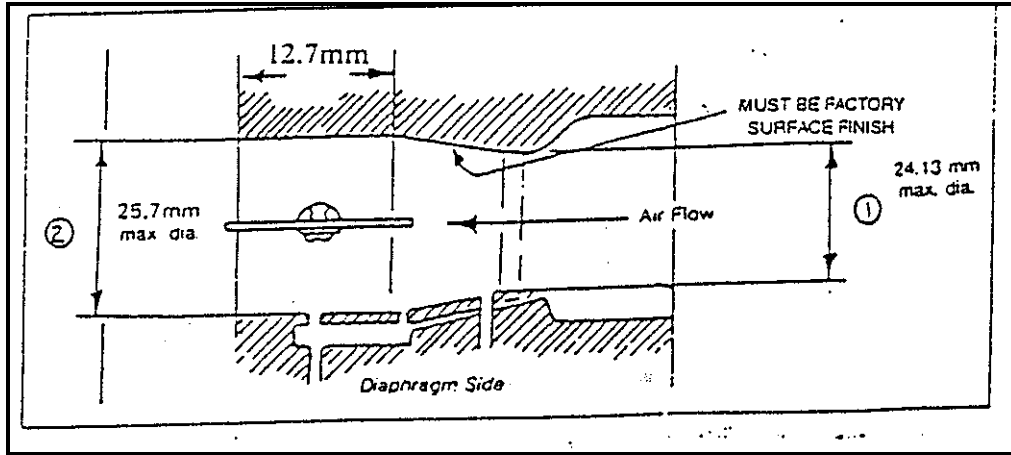




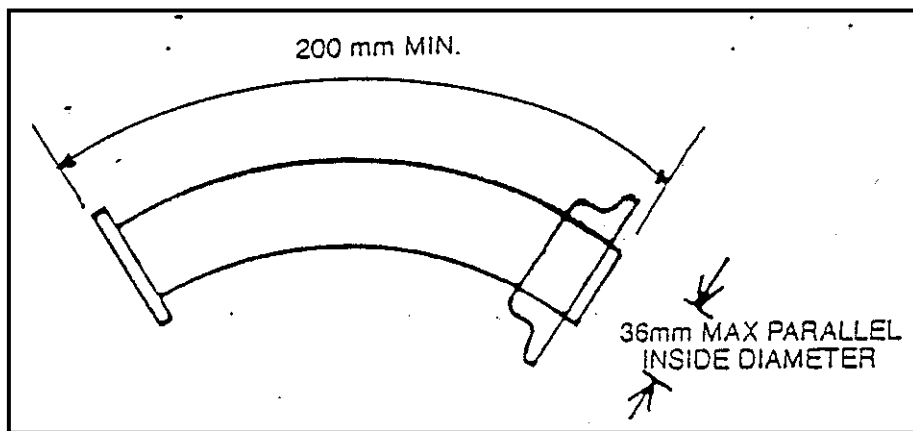
איור 8
קרנק וטלטל



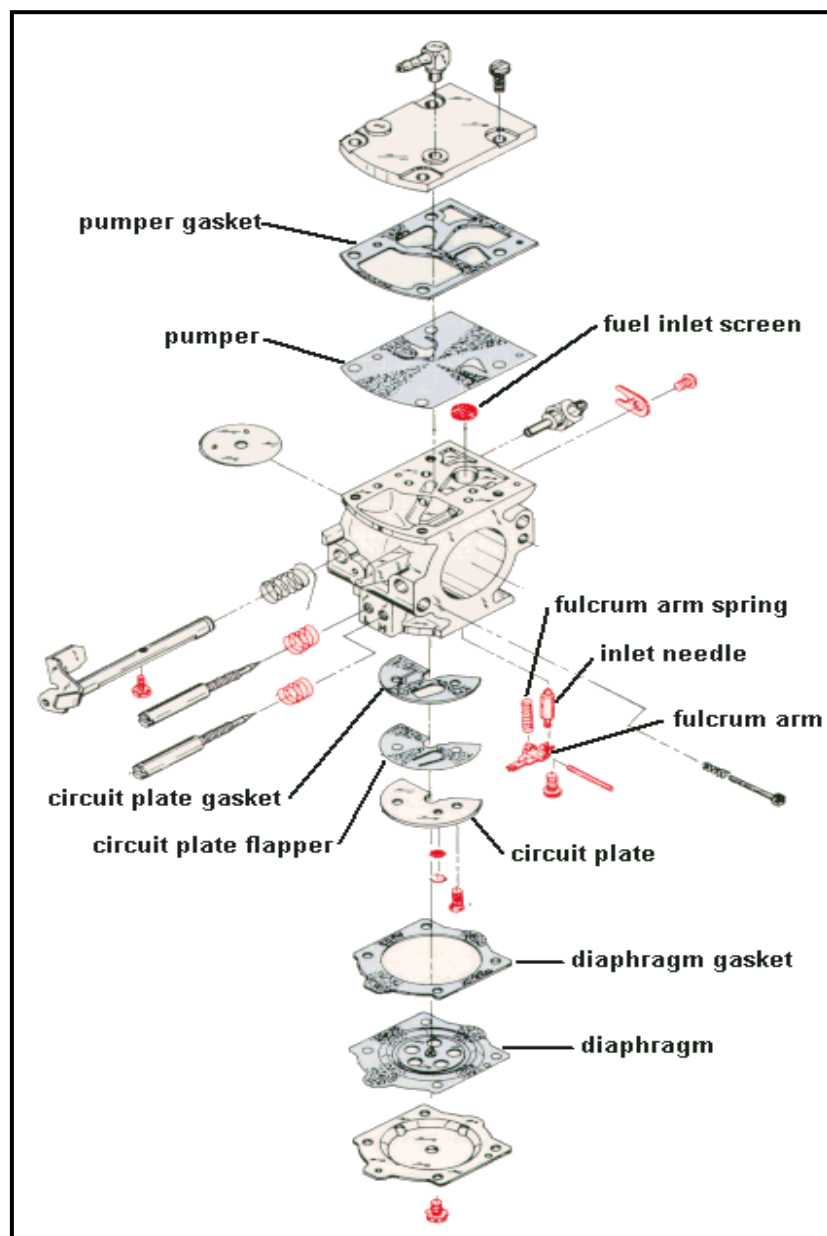
איור 9
סעפת יניקה



איור 10
סעפת פליטה



קרבוראטור



שם המתחרה:	מרוץ מספר:
מספר המתחרה:	תאריך:
דגם הקארט:	מספר שילדה:
דגם מנוע 1:	מספר מנוע 1:
דגם מנוע 2:	מספר מנוע 2:

פריט	תקין/לא תקין	פריט	תקין/לא תקין
שלדה כללי		מגן שרשרת	
מגיני פלסטיק		שרשרת	
מספר מתחרה		גלגלי שיניים	
דוושות		תושבת מנוע	

	תיבת אוויר		מיסבי גלגלים קדמיים
	אגזוז		זרועות היגוי
	מגן אחורי		מוט הגה
	גלגלים		גלגל הגה
	צמיגים		רצפה
	משקל מינימום		מיכל וצינורות דלק
	סרבל מרוץ		מושב נהג
	כפפות		משקולות
	קסדה		מערכת בלימה
	מגפי מרוץ		ציר אחורי
	מספר רישיון הנהיגה הספורטיבית		מגן קלאץ'

שם הבוחן הטכני : _____
מספר רישיון הבוחן: _____
חתימת הבוחן הטכני : _____

1.9.4 דו"ח בדיקות טכני אחרי מרוץ

1. בדיקת ראש מנוע -	
תצורה:	נפח :
הערות :	
בדיקת צילינדר -	
גובה בוכנה מדיד 26.5 :	גובה בוכנה מדיד 10.5 :
בדיקת פתחים :	
הערות :	

בדיקות נוספות והערות :

_____ **חתימת הבוחן :**

_____ **חתימת המתחרה:**