

Réglementation moteur Briggs & Stratton Racing LO206 2011 pour le Canada



Les moteurs de course Option Locale 206 (LO206) sont spécialement conçus pour les courses de karting. Les moteurs sont fabriqués à la main, à Milwaukee, Wisconsin, en utilisant l'outillage et les moules spécifiques à la fabrication de moteurs de course assurant ainsi une constance dans la fabrication des composants. Ceci, combiné avec un scellage moteur, établit un «terrain de jeu nivelé» et un budget planifié pour les coureurs.

Les moteurs de courses Briggs & Stratton (B & S) sont fabriqués pour des courses autorisées seulement. B & S ne recommande pas que les produits mentionnés dans les présentes soient utilisés pour des applications en dehors du karting puisque des blessures graves ou la mort pourraient en résulter.

Cette réglementation a été établie par Briggs & Stratton Racing et est destinée à établir la base pour le contrôle technique des classes où le moteur LO206 et LO206 Junior est spécifié.

À moins que le règlement stipule clairement que vous pouvez le faire, vous pouvez pas le faire.

Cette réglementation est publiée par ASN Canada FIA pour la convenance des organisations affiliées à ASN Canada FIA a été traduite par Karting Québec. Ni ASN Canada FIA ni Karting Québec ne sont responsables de l'exactitude des spécifications contenues dans ce document.



Publié le 27 janvier 2011

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|----|
| 1. Structure de classes Briggs & Stratton Racing | 3 |
| 2. Ces règlements sont les seuls règlements | 3 |
| 3. Disponibilité des produits Briggs & Stratton LO206 | 4 |
| 4. Règlements généraux | 4 |
| 5. Ce qui n'est pas autorisé | 4 |
| 6. Sceaux moteur | 4 |
| 7. Outils d'inspection technique | 4 |
| 8. Commutateur d'allumage du moteur | 5 |
| 9. Filtre à air moteur | 5 |
| 10. Carénage de refroidissement du moteur / boîtier du ventilateur | 5 |
| 11. Carburant | 5 |
| 12. Huile à moteur | 5 |
| 13. Reniflard d'huile | 5 |
| 14. Contenant de récupération d'huile | 5 |
| 15. Trop plein du carburateur | 5 |
| 16. Pompe à carburant | 5 |
| 17. Carénage et couvercles | 6 |
| 18. L'utilisation d'Héli-bobinages | 6 |
| 19. Carburateur et le collecteur d'admission | 6 |
| 20. Ouverture variable des soupapes et Calage de l'allumage | 7 |
| 21. Culasse | 7 |
| 22. Joint de culasse | 8 |
| 23. Canaux | 8 |
| 24. Soupapes | 8 |
| 25. Ressort de soupapes | 9 |
| 26. Culbuteurs, Roulements et boulons des culbuteurs | 9 |
| 27. Tiges de poussoirs | 9 |
| 28. Bloc moteur | 9 |
| 29. Limites du profil d'arbre à cames | 10 |
| 30. Volant | 10 |
| 31. Système d'allumage | 10 |
| 32. Carter | 11 |
| 33. Piston / plate forme (deck) | 11 |
| 34. Alésage du cylindre | 11 |
| 35. Embrayage | 11 |
| 36. Démarreur | 11 |
| 37. Collecteur d'échappement | 12 |
| 38. Silencieux d'échappement | 12 |
| 39. Protection de l'échappement | 12 |
| 40. Lignes directrices de spécifications de couples | 12 |
| 41. Outils d'inspection technique | 13 |

1. Structure de classes Briggs & Stratton Racing

Les classes suivantes ne sont que des recommandations. Les organisations de réglementation compétentes de compétitions de Karting peuvent modifier les structures de classes en fonction de leurs protocoles de licence.

| Classe | Âge | Poids (livres) | Moteur | Configuration technique |
|----------|----------------|----------------|--|--|
| Novice | 8 à 11 ans | 235 | Junior LO206 avec barrure de carburateur | échappement RLV (# 5507) guillotine # 555728) limiteur de régime à 4,100 RPM |
| Junior 1 | 10 à 13 ans | 275 | LO206 avec barrure de carburateur | échappement RLV (# 5507) guillotine # 555733 |
| Junior 2 | 13 à 15 ans | 300 | LO206 avec barrure de carburateur | échappement RLV (# 5507) guillotine # 555734 |
| Senior | 15 ans et plus | 340 | LO206 | échappement RLV (# 5507) guillotine # 555590 |
| Masters | 30 et plus | 360 | LO206 | échappement RLV (# 5507) guillotine # 555590 |

Les classes Novice, Junior 1 et Junior 2 nécessitent l'installation du capuchon de blocage # 555726 sur le couvercle de la guillotine du carburateur tel qu'indiqué sur la photo ci-contre. Il n'est pas autorisé de faire courir ces classes sans la guillotine et le capuchon de blocage spécifiés. Le capuchon de blocage doit être serré. L'utilisation d'un sceau ou de peinture par le contrôle technique est autorisé.



2. Ces règlements sont les seuls règlements

- Seul le département B & S Racing de Milwaukee peut apporter des modifications aux spécifications techniques ci-incluses.
- Les concessionnaires B & S et leurs agents ne sont pas autorisés à modifier, verbalement ou autrement, les spécifications techniques ou les règlements spécifiés dans ce document.
- Si toute documentation B & S, catalogues, manuels, vidéos, etc. devaient être différents de ces règlements, ces règlements auront préséance.
- Toute modification, correction, ajout, etc. sera présenté à l'ASN Canada FIA pour publication et entreront en vigueur à une date spécifiée.

3. Disponibilité des produits Briggs & Stratton LO206

Les produits B & S LO206, moteur et pièces de rechange, sont disponibles uniquement via le distributeur canadien et ses agents autorisés.

Toute requête pour la vente ou agence doit être adressée à:

Power Source Canada
2815 Bristol Circle, Unit 1
Oakville, ON L6H 6X5 Canada
Tél 905.829.0006
Fax 905.829.8611

Power Source Canada (Colombie-Britannique)
300 - 1628 Derwent Way
Delta, Colombie-Britannique, V3M 6R9
Tél 800.663.9700
Fax 800.563.1361
Email info@powersourcecanada.ca
Service à la clientèle sans frais: 1-800-663-9700

4. Règlements généraux

- a. Les termes d'origine, équipement d'origine, OEM, non-altéré, etc., font référence à l'équipement d'origine fourni par Briggs & Stratton.
- b. Seuls les équipements d'origine du moteur Briggs & Stratton LO206 # 124332-8201 est permis dans les classes ici recommandées.
- c. Toutes les pièces doivent être des pièces non-altérées Briggs & Stratton LO206 spécifiquement fabriquées pour ce moteur par Briggs & Stratton. Aucune pièce de rechange 'aftermarket' ne peut être utilisée à moins que clairement spécifié dans le présent règlement.
- d. Toutes les pièces sont sujettes à la comparaison avec une pièce d'origine B & S.
- e. Les consignes de sécurité du moteur et règlements doivent être appliqués selon les règlements de Karting de ASN Canada FIA. Exemple: le garde chaîne.

5. Ce qui n'est pas autorisé

- a. La falsification des sceaux moteur (2) installés à l'usine.
- b. Addition ou la soustraction de matériel, sous quelque forme ou de quelque manière que ce soit.
- c. La Mise à la Cote, sauf si stipulé autrement ici.
- d. La modification ou l'usinage de toutes pièces afin de les amener aux spécifications minimum / maximum déclarées, (ou pour toute autre raison).
- e. L'usinage ou toute altération au moteur ou à toute pièce de remplacement sauf mention expresse.
- f. L'ébavurage, usinage, polissage, meulage, sablage, grenailage, etc.
- g. Le sablage ou le grenailage de toute surface intérieure du moteur.
- h. Aucun appareil pouvant nuire ou sembler nuire au flux d'air du système de refroidissement du moteur.

6. Scellage du moteur

Il y a deux sceaux personnalisés 'Homeland Security Tier III' installés à l'usine. La falsification de ces sceaux est strictement interdite. Si les sceaux sont altérés, le moteur n'est plus éligible pour la compétition. Si, pour toute raison, un moteur nécessite le démontage exigeant le bris des sceaux, contactez Briggs & Stratton à: M. David Klaus, directeur, Briggs & Stratton Racing Briggs & Stratton, Milwaukee, Wisconsin Téléphone: (414) 479-1209 - Courriel: [Klaus.David @ basco.com](mailto:Klaus.David@basco.com)

7. Outils pour l'inspection technique

Si nécessaire, Briggs et Stratton a mis à disposition du contrôle technique un certain

nombre d'outils pour l'inspection des composantes. Ces outils sont énumérés tout au long du règlement. Pour la description des outils voir la section 41. Description des l'outils. Les outils sont disponibles à partir de:

Sox Racing 2223 Platt Springs Rd. West Columbia, SC 29169 (803) 791-7050

Scott Racing 20326 168e Basehor St., KS 66007 (913) 724-7121

8. Commutateur d'allumage du moteur

Le commutateur d'allumage B & S et les fils doivent demeurer à l'emplacement d'origine. Il n'est pas autorisé à modifier le câblage original (OEM).

9. Filtre à air moteur

Le seul filtre à air permis est le 'Filtre Vert' Briggs & Stratton N° de pièce 555729. Aucune modification de l'élément filtrant n'est autorisée.

Un bouclier protecteur peut être fixé lors de compétitions par temps de pluie. Le bouclier de protection ne doit pas créer un effet d'air forcé (ram-air).



10. Carénage de refroidissement du moteur et boîtier du ventilateur

Toutes les pièces du carénage de refroidissement du moteur et du boîtier du ventilateur doivent être d'origine B & S et doivent être correctement installées.

11. Carburant

L'essence super avec un indice d'octane égal ou inférieur à 94 vendue à partir d'une station service ouverte au public. L'ajout de quelque additif que ce soit n'est pas autorisé. Le type d'essence et l'endroit où se la procurer peut être spécifié dans Règlement Particulier l'événement.

12. Huile à moteur

Huile synthétique 5W-20W de haute qualité. Aucun additif pour l'huile n'est autorisé.

13. Reniflard

Le reniflard d'huile doit déboucher dans un récipient de capture.

14. Récipient pour trop-plein d'huile

Un système de capture de trop-plein d'huile est obligatoire. Le tube de débordement doit courir à partir du reniflard de carter jusque dans un récipient de capture. Le récipient de trop-plein doit se ventiler dans l'atmosphère

15. Débordement du carburateur

Le débordement du carburateur doit être ventilé vers le récipient de capture.

16. Pompe à essence

Il est recommandé mais pas obligatoire de n'utiliser que la pompe à essence Walbro, B & S Numéro de la pièce # 557033. Les autres pompes à essence sont autorisées. Il est interdit que l'impulsion se fasse à partir du collecteur d'admission.

La pompe à essence doit être activée à partir d'un raccord d'impulsions monté sur le raccord de remplissage d'huile situé sur le côté capot moteur. Les raccords de remplissage/d'impulsions une pièce (tel que représenté sur la droite), disponibles sur le marché, sont autorisés.



17. Carénage & Couvercles

Les couvercles protecteurs peuvent être peints de n'importe quelle couleur. Les couvercles protecteurs du moteur, les couvercles et le panneau de contrôle doivent être intacts et non modifiés. Tous les boulons, à l'exception des boulons de culasse, qui sont utilisés pour sécuriser les revêtements en tôle et les couvercles peuvent être remplacés par des boulons de diamètre plus grand.

Toutefois, aucun masquage du revêtement du carénage de rembobinage n'est autorisé.

18. L'utilisation 'd'Héli-bobinages'

Il est permis d'utiliser des insertions de type heli-bobinage pour la réparation de couvercles, couvercles de soupape, trop plein d'huile, trous de remplissage d'huile, boîtier du ventilateur et goujons de fixation du tuyau d'échappement sur la culasse et les attachements.

19. Carburateur et collecteur d'admission

Le carburateur Walbro PZ22 d'origine B & S # de pièce 555658 est le seul carburateur autorisé. Aucune modification autorisée, sauf indication ci-dessous. Toutes les pièces pourront être comparées à des pièces d'origine B & S pour éligibilité. Cela inclut le bec, le tube d'émulsion, les gicleurs, la flotte, l'aiguille de la flotte et toutes les autres pièces du carburateur. Il est par-ailleurs permis d'ajuster la hauteur de la flotte en pliant la petite languette sur le bras de la flotte.

La guillotine doit demeurer d'origine B & S non-altérée. Une aiguille d'aluminium d'origine B & S non-altérée est requise. Numéro de pièce 555602 marquée # BGB.

| Point technique | Description | Outil Tech. |
|---------------------------------------|--|-------------|
| a. 'C-clip' de l'aiguille | Le 'C-clip' doit être correctement installé, mais peut être installé à l'un des 5 réglages d'usine de l'aiguille. | |
| b. capuchon du câble d'accélérateur | Le capuchon du câble d'accélérateur sur le dessus du carburateur doit être correctement installé et utilisé en position serrée. | |
| c. étrangleur | L'étrangleur: OEM inchangée, mais le levier peut être fixé ouvert avec un ressort, élastique, fil, etc. | |
| d. gicleur de ralenti | Le gicleur de ralenti - # 32, taille du trou est 0.130 "no go. | |
| e. gicleur principal | Gicleur principal - # 95, taille du trou est 0.0380" +/- 0.002". | |
| f. Buse principale et tube d'émulsion | La buse principale – pièce d'origine OEM inchangée - taille du trou = 0.101" min et 0.103" max. Pas de perçage, alésage, mortaisage ou oblongnage du trou; tube d'émulsion – d'usine OEM inchangé; 4 petits trous = 0.018" min à 0.020" max; 4 trous grands = 0.026" min à 0.028" max. | |
| g. Mesure du venturi | Mesure du venturi : Vertical: 0.792 max; | A8 |
| | Mesure horizontale de la partie la plus large : 0.615" max; | A8 |

| | | |
|---|---|------------|
| | Mesure horizontale de la partie la plus étroite : 0.602 max. | A20 |
| h. Trou de passage de l'air | Trou de passage de l'air - 0.061" max et 0.057" min. | A9 |
| i. Diamètre du papillon | Diamètre du papillon - Doit être tel que coulé et d'un diamètre d'alésage max = 0.874". | A7 |
| j. Venturi du trou de carburant au ralenti | Venturi du trou de carburant au ralenti = 0.036" max. | |
| k. Filtre à air | Seul le filtre à air VERT, pièce n ° 555729 est admis. Les adaptateurs de filtre ne sont pas autorisés, le filtre doit se joindre directement au cornet du carburateur. | |
| l. Débordement du carburateur | Les débordements du carburateur: Doivent être évacués vers un récipient de récupération. | |
| m. Joint torique | Un joint torique numéro de pièce B & S # 555601 est nécessaire et doit être inchangé. | |
| n. Collecteur d'admission | Collecteur d'admission - longueur max = 1,740" min à 1,760" max; | A12 |
| | Collecteur d'admission - diamètre d'alésage = 0.885" min à 0.905" max. | A11 |
| o. Alésage de l'étrangleur | 1.149" | A7 |
| p. Longueur à l'avant de la glissière | 1.148" | A10 |
| q. Partie la plus large de la chambre de combustion | 2.640" | A30 |

20. Ouverture des soupapes et Ajustement de l'allumage

a. L'ouverture maximale des soupapes est vérifiée à partir du dessus de la retenue du ressort de soupape. Les soupapes doivent être ajustées sans jeu.

b. L'ouverture de soupape 'Valve Lift': la vérification de l'arbre à cames se fait à partir des retenues de ressorts de soupapes. Avec le jeu ajusté à zéro, le mouvement des retenues de ressorts de soupapes ne doit pas excéder les valeurs suivantes: admission et d'échappement: .252 pouce maximum.

c. Vérification de l'allumage. Installez une roue graduée, en utilisant la méthode d'arrêt positif (positive stop method). Avec le rebord droit de l'aimant, (pas le porte-aimant), aligné avec le rebord droit de l'échancrure de la patte droite de la bobine, le moteur doit être de 23 degrés avant le PMH à 27 degrés avant le PMH. Seul l'utilisation de d'une clavette d'origine B & S, et d'un volant non altéré est permise.

d. Vérification de l'arbre à cames aux poussoirs. Poussez délicatement vers le bas sur la tige du cadran pour s'assurer qu'il n'y a pas de jeu quand les poussoirs descendent.

21. Culasse

a. Le seul moulage de la culasse pour le moteur B & S LO206 B & S est ici la «RT-1, gravé dans la culasse juste à côté de la surface du joint de culasse (vers l'arrière du moteur, côté de la prise de force). L'épaisseur globale de la culasse est de 2.430 ".

b. Inspectez les retenues pour toutes altérations susceptibles d'augmenter la tension des ressorts de soupapes - de 0.055 à 0.075 épaisseur maximale de la bride (flange). Et

l'admission et l'échappement doivent avoir des retenues de soupapes d'origines B & S.

c. Les pièces non-altérées B & S # 555552 (échappement) et # 555551 (admission) peuvent être vérifiées selon l'apparence, le poids et les dimensions.

Aucun usinage, polissage, assouplissement, ou soupapes en titane ne sont permis.

Les surfaces des soupapes doivent être meulées de l'usine et n'avoir seulement qu'une surface d'étanchéité de 45 degrés.

Il ne doit y avoir aucun autre angle meulé toute partie de la soupape. Outil Tech. A22.

d. Guides de soupape: Il est permis de remplacer les guides de soupapes par des pièces B & S # 555645. La profondeur maximale de la surface de joint de culasse jusqu'au guide de la soupape d'admission est 1,255 ".

22. Joint de culasse

a. La pièce d'origine non-altérée B & S # 555723 est le seul joint de culasse autorisé.

b. L'épaisseur minimale du joint entre les trous de boulons de la culasse est de 0.049 pouces. Les mesures doivent être prises avec un micromètre à quatre endroits entre les boulons de culasse, à partir de l'intérieur du joint.

c. La culasse # 555635 doit être une pièce B & S inchangée et être telle que coulée avec des marques d'usinage à gauche sur la surface du joint de culasse. Item sujet à vérification technique.

d. Le carbone durcit peut être raclé de la surface de la culasse avant de mesurer.

e. La profondeur minimale de la culasse à l'endroit le moins profond de la culasse est de 0.030". Cette mesure est prise avec une jauge de profondeur, à la fois sur le côté de combustion et sur le côté de la bougie de la culasse.

f. Profondeur au plancher de la culasse doit être de 0.340" minimum.

23. Canaux

a. Aucun ébavurage, usinage, polissage, meulage, sablage, grenailage, etc.

b. Le passage du bol d'admission au canal doit avoir à cette jonction des bavures d'usinage évidentes.

- Aucune addition ou soustraction de matière, sous quelque forme que ce soit.

- Aucune altération de quelque nature aux canaux d'admission ou d'échappement.

c. Canal d'admission: mesure du diamètre maximum = .918" Outil de vérification A6.

d. Canal d'échappement TEL QUE COULÉ. Sortie d'échappement = .980" – Outil Tech. A6.

e. Sièges de soupapes. Admission et d'échappement: Doivent demeurer selon les spécifications d'usine avec un seul angle de 45 degrés. Les sièges de soupapes multi-angles ne sont pas autorisés.

f. Diamètre intérieur du siège de la soupape d'admission = .966 à .972". Outil Tech. A2.

g. Diamètre intérieur du siège de la soupape d'échappement = .844 à .850". Outil Tech. A1.

24. Soupapes

a. Soupape d'admission

Poids minimum de la soupape: 29,26 grammes

Diamètre de la tige de la soupape: .246-.247"

Diamètre de la tête de la soupape: 1,055 à 1,065" Outil Tech. A17

Diamètre du siège de la soupape: .965 à .972" ID

Longueur de la soupape: 3,272" + / -.010"

Hauteur de l'angle de la face de la vanne en haut de la vanne: .060" - Outil Tech. A26

b. Soupape d'échappement

Poids minimum de la soupape: 28,62 grammes

Diamètre de la tige de la soupape: .246-.247"

Diamètre de la tête de la soupape: .935 à .945" Outil Tech. A18

Diamètre du siège de la soupape: .844 à .850" ID

Longueur de la soupape: 3.272" + / - .010" pouces

Hauteur de l'angle de la face de la soupape au-dessus de la soupape: 0.060 - Outil Tech. A27

25. Ressorts de soupapes

a. Les ressorts de soupapes Springs sont à bobine unique, non-altéré B & S # 26826. Ils doivent être identiques en apparence à la pièce d'origine et être embobinés de 4,25 à 4,75 tours.

a. Diamètre de fil du ressort: de .103 à .107"

b. Longueur de ressort de soupape: .930" maximum – Outil Tech. A15

c. Diamètre intérieur: de .615 à .635".

26. Culbuteurs, Roulement et Tiges des culbuteurs

a. Les culbuteurs doivent être des pièces d'origine non-altérées B & S # 691230 et ne peuvent être modifiés d'aucune façon.

b. Les tiges de culbuteurs doivent être des pièces d'origine, non-altérées B & S # 694544 et doivent être dans leur emplacement d'origine.

c. Le roulement doit être d'origine B & S. Diamètre minimum .590". à .610" maximum. Outil Tech. A16.

d. Les emplacements de positionnement du culbuteur ne peuvent être modifiés d'aucune façon. Aucun héli-bobinage des trous de montage. Pas de flexion des tiges.

e. La plaque pour la tige de culbuteur doit être boulonnée à la culasse avec un joint d'origine B & S seulement - aucune altération. L'épaisseur maximale du joint est .060".

f. Culbuteur - longueur hors tout 2.865" minimum. Outil Tech. A13.

27. Tige de poussoir

a. Les tiges de poussoirs doivent être des pièces non-altérées B & S # 555531.

b. Longueur de la tige 5.638" minimum à 5.656" maximum. Outil Tech. A5.

c. Diamètre de la tige .185" minimum à .190" maximum.

28. Bloc-moteur

a. Bloc moteur doit être tel de coulé et usiné d'origine B & S. Il ne doit y avoir aucun ajout ou soustraction de métal ou de toute substance à l'intérieur ou à l'extérieur du bloc-moteur.

b. Les deux (2) sceaux moteur B & S doit être présents incluant les fixations et sceaux dans une condition "tel que livré" de l'usine. Toute falsification ou altération au sceau ou au câble (par exemple: hologramme délaminé) sont un motif de disqualification.

Prenez soin de vos sceaux pour en assurer l'intégrité. Il est recommandé d'envelopper vos sceaux (en utilisant un sac en plastique, etc.) pour éviter l'exposition aux solvants agressifs tels que nettoyeur à carburateur, etc.

c. L'usinage de surface de la plate forme du piston (deck) n'est pas autorisé. La protubérance maximale du piston (pop-up) est de .005". La protubérance du piston doit être vérifiée avec une barre plate placée au centre du piston, parallèlement au goujon de piston, puis à nouveau à 90 degrés de l'axe du piston. Outil Tech. A25.

Le fraisage d'angle ou le 'peak decking' n'est pas autorisé.

- d. L'accumulation de carbone peut être enlevée avant de mesurer la protubérance du piston en autant qu'aucune matière n'est retirée du piston.
Exception - Les concurrents peuvent ébavurer le numéro de pièce de fabrication / marques si nécessaire en autant que:
- L'ébavurage ne s'étend pas au-delà de la zone d'inscription définie.
 - L'ébavurage ne s'étend pas en dessous de la surface d'origine du piston.
 - Les numéros de pièce et identifications d'origine sont encore clairement lisibles.
- e. L'alésage du cylindre ne sera pas surdimensionné.
- f. L'alésage du cylindre ne peut pas être re-manché (re sleeved).
- g. La position de l'alésage du cylindre ne doit pas être déplacée ou inclinée de quelque manière que ce soit.
- h. La dimension de l'alésage du cylindre: - 2.697" maximum sur toute la longueur, de haut en bas.
- i. La course maximale est de 2,204 ". Pousser le piston vers le bas pour réduire le jeu de la bielle. Vérifiez la course du PMB au PMH. Outil Tech. A21.

29. Limites du profil de l'arbre à cames

Poussez délicatement sur la tige du cadran indicateur pour vous assurer qu'il n'y a pas de jeu lorsque les poussoirs descendent.

| 'lift' à l'admission | | 'lift' à l'échappement | |
|----------------------|------------------|------------------------|------------------|
| 0.006" | 59 à 49 APMH | 0.006" | 101 à 91 APMB |
| 0.020 | 16 à 12 APMH | 0.020 | 59 à 55 APMB |
| 0.050 | .5 à 4.5 PPMH | 0.050 | 43 à 39 APMB |
| 0.100 | 17 à 21 PPMH | 0.100 | 26 à 22 APMB |
| 0.150 | 33.5 à 37.5 PPMH | 0.150 | 9 à 5 APMB |
| 0.175 | 43 à 47 PPMH | 0.175 | 1 à 5 PPMB |
| 0.200 | 54 à 58 PPMH | 0.200 | 11.5 à 15.5 PPMB |
| 0.225 | 68 à 72 PPMH | 0.225 | 25 à 29 PPMB |
| LIFT MAX | 0.257" | LIFT MAX | 0.257" |
| LIFT MIN | 0.252" | LIFT MIN | 0.252" |

30. Volant

- a. Aucune modification n'est autorisée au volant.
- b. Le poids minimum du volant, des ailettes et des boulons de fixation est de 4 livres 1 once.
- c. Pièce d'origine B & S # 555683 seulement. Aucun usinage, grenailage, sablage, la peinture ou revêtement sur le volant n'est autorisé.
- d. Un ventilateur de volant, pièce B & S # 692592, avec des ailettes cassées doit être remplacé.
- e. Une clavette de volant d'origine B & S, non-altérée arborant le logo de B & S est requise. La largeur autorisée pour la clavette est de .1825 "-. 1875". Aucun décalage du chemin de clé n'est permis.

31. Système d'allumage

- a. L'allumage d'origine non modifié B & S # 555718 est obligatoire. Seul le module d'allumage «VERT» est permis. RPM maximum: 6,150 RPM.
Exception – La classe Novice LO206 nécessite l'utilisation de l'allumage d'origine non

modifié B & S # 555725 (couleur noire). Maximum RPM: 4,150 RPM avec une tolérance de 50 RPM.

b. La bobine ou sa position, autre que l'entrefer (espace entre deux pièces) ne peuvent être modifiées d'aucune façon. Les boulons d'assemblage doivent être d'origine et ne peuvent être modifiés de façon à avancer ou de retarder l'allumage. Les boulons de fixation et / ou les trous de boulons ne peuvent être modifiés.

c. Bougie: Seule la pièce d'usine B & S inchangée numéro de pièce # 491055 bougie - Champion RC12YC est autorisée. Le bague d'étanchéité doit être en place tel que d'usine.

d. L'entrefer (espace entre deux pièces) du magnéto n'est pas sujet à contrôle technique. Le dégagement recommandé est .0140 ".

e. Vérification de l'allumage: Ajustée avec une roue graduée sur le moteur en utilisant un bloqueur de piston inséré dans le trou de la bougie. Avec le rebord gauche de la patte droite de la bobine alignée avec le rebord droit de l'aimant droit, le moteur doit être de 23 degrés avant le PMH à 27 degrés avant PMH.

f. Connecteur de bougie: Seule une pièce OEM B & S # 555714 est autorisée.

32. Carter

Le carter et le couvercle doivent être d'usine B & S, non-altérés, en condition "tel que coulé à l'usine". Aucune altération, soustraction de métal ou ajout de toute autre substance au couvercle du carter.

33. Piston / Plate-forme (Deck)

a. Le piston doit être d'origine, non-altéré, alésage régulier, pièce B & S # 555660 seulement.

b. Aucune modification ou soustraction de matériel sur le piston n'est autorisée.

c. La flèche sur le piston doit pointer vers le côté du volant du moteur.

d. Aucun usinage de la surface de la plate-forme n'est autorisé. Les marques d'usinage de l'usine sont un élément de contrôle technique.

34. Alésage du cylindre

L'alésage d'origine B & S est 2.690". Une provision pour l'usure est autorisée jusqu'à 2.697".

35. Embrayage

a. La Classe Novice doit utiliser l'embrayage Max-Torque fourni, pièce n ° 555727. Sauf les ressorts aucune modification à l'embrayage n'est autorisée.

b. Junior 1, Junior 2, Senior et Master classes peuvent utiliser n'importe quel embrayage centrifuge à sabots avec un maximum de 9 ressorts et 3 sabots. Sauf les ressorts, aucune modification à l'embrayage n'est autorisée. Les refroidisseurs d'embrayage ne sont pas autorisés.

36. Démarreur

Le démarreur, pièce B & S # 695287, doit être utilisé intact et tel qu'il est produit. Le démarreur peut-être retourné.

37. Collecteur d'échappement



- a. Pour toutes les classes le collecteur d'échappement doit être de marque RLV modèle 5507.
- b. Un Joint et / ou du silicone peut être utilisé pour sceller le collecteur à la tête.
- c. Des goujons ou des boulons sont autorisés à fixer le collecteur à la tête. Les boulons et les écrous doivent être sécurisés.
- d. Un renfort de soutien pour le collecteur d'échappement est obligatoire.

38. Silencieux



Le seul silencieux qui peut être utilisé est un RLV B91 avec les trous de déflecteur ronds.

39. Protection de l'échappement

Le collecteur d'échappement et le silencieux doivent être enveloppés avec un matériau isolant.

40. Ligne directrice pour les spécifications de couple

| | | |
|------------------------------|--------------|----------------------------|
| Protecteur (air guard) | 7mm | 40-50 lb-po. (4.5-5.6 Nm) |
| Boîtier du Ventilateur | 10mm & 3/8" | 60-110 lb-po. (7-12.5 Nm) |
| Carburateur (au collecteur) | 10mm | 80-110 lb-po. (9-12.4 Nm) |
| Bielle | T27 | 115-120 lb-po. (13 Nm) |
| Boulons de la Culasse | 10mm | 200-220 lb-po. (20-27 Nm) |
| Vis du support d'échappement | 10mm | 95-125 lb-po. (11-14 Nm) |
| Goujon de l'échappement | 10mm | 95-125 lb-po. (11-14 Nm) |
| Écrou du Volant | 15/16" | 55-75 lb-pi. (74.5-101 Nm) |
| Ventilateur du Volant | 10mm | 180-240 lb-po. (20-27 Nm) |
| Admission(au cylindre) | 5mm Allen | 70-90 lb-po. (8-10.2 Nm) |
| Bouchon de Vidange d'Huile | 3/8" | 100-125 lb-po. (11-14 Nm) |
| Module PVL | 7mm | 20-35 lb-po. (2.3-4 Nm) |
| Goujon du Culbuteur | 7/16" | 90-120 lb-po. (10-14 Nm) |
| Plaque du Culbuteur | 10mm | 70-90 lb-po. (7.9-10.1 Nm) |
| Vis de réglage du Culbuteur | 1/8" Allen | 50-70 lb-po. (5.6-7.9 Nm) |
| Bougie | 5/8" profond | 95-145 lb-po. (11-16.4 Nm) |
| Couvercle de côté | 10mm | 95-125 lb-po. (11-14 Nm) |
| Engrenage du Démarreur | #2 Phillips | 35-53 lb-po. (4-6 Nm) |
| Plaque de Contrôle | 10mm | 70-90 lb-po. (8-10 Nm) |
| Couvercle de soupape | 10mm & 3/8" | 30-60 lb-po. (3.5-7 Nm) |

41. Outils pour l'Inspection Technique

Vous référer à un autre document illustrant les différents Outils d'Inspection Technique