

# ΒΑΣΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ – ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΝΕΟΥΣ ΟΔΗΓΟΥΣ ΚΑΡΤ

Αγαπητοί συναθλητές,

Θεωρήσαμε σκόπιμο , με τα πρώτα σας βήματα στο χώρο του καρτ , να δώσουμε ορισμένες πληροφορίες που από την πείρα που αποκτήσαμε μέχρι τώρα αποδεικνύονται πολύ χρήσιμες.

Αυτές οι οδηγίες θα βοηθήσουν να ελαχιστοποιήσετε τις ζημιές στο καρτ σας και να λειτουργείτε σωστά στο χώρο της πίστας. Έτσι θα απολαμβάνετε διασκέδαση με τα λιγότερα δυνατόν έξοδα και τη μεγαλύτερη ασφάλεια.

Βασικό στοιχείο στην πρώτη σας επαφή με το καρτ είναι πως πρέπει να γίνει κατανοητό πως το καρτ δεν είναι «θεριό» που πρέπει να σακατέψουμε με «κολιές» και εξόδους στα χρώματα. Το καρτ είναι το εργαλείο που θα μας προσφέρει διασκέδαση και έντονες συγκινήσεις ενώ θα μας διδάσκει κυκλοφοριακή αγωγή.

Για αυτό πρέπει αρχικά να αποφασίσετε ποιόν θα συμβουλευέστε. Έναν. Υπάρχουν πολλοί που δίνουν γνώμες ανεύθυνα, όχι βέβαια κακοπροαίρετα, αλλά συνήθως από άγνοια. Επιλέξτε λοιπόν ποιόν θα έχετε σαν δάσκαλο- σύμβουλο σας και φροντίστε να είναι αυτός που έχει την πείρα, το συμφέρον να λειτουργείτε σωστά και τελικά να έχει αποδείξει με τα έργα του την ορθότητα των γνώσεών του. Πρέπει λοιπόν να το προσέχουμε και να προσπαθούμε να βρούμε τα όριά του με το σωστό τρόπο. Αυξάνοντας δηλαδή σταδιακά τις επιδώσεις μας , ώστε να φθάσουμε το όριο , με μία μόνο έξοδο εκτός πίστας και όχι με τον ανάποδο τρόπο. Δεν πρέπει λοιπόν να κάνουμε συνεχώς εξόδους ελαττώνοντας ταχύτητα μέχρις ότου να μείνουμε επιτέλους μέσα στη πίστα. Αυτό είναι καταστροφή για όλους: καρτ, οικονομικό προϋπολογισμό και κυρίως επικίνδυνο.

## Αρχικός έλεγχος:

Πριν μπούμε μέσα ελέγχουμε την κατάσταση του καρτ σε ορισμένα σημεία ώστε να έχουμε σωστή λειτουργία. Αυτά είναι :

α) αέρας στα λάστιχα. Μαθαίνουμε την πίεση λειτουργίας του συγκεκριμένου τύπου ελαστικών που φοράμε και φροντίζουμε να την έχουν κατά την εκκίνηση, έτσι αποφεύγουμε γλιστρήματα και πρόωρη καταστροφή τους.

β) καρμπρατέρ. Ρυθμίζουμε τις βίδες του σύμφωνα με αυτό που μας ορίζει ο κατασκευαστής του συγκεκριμένου τύπου (την ρύθμιση θα την αναφέρουμε πιο κάτω).

γ) βενζίνη. Μπορούμε να χρησιμοποιούμε οποιονδήποτε τύπο θέλουμε με προτεινόμενη την σούπερ αμόλυβδη. Η μίξη λαδιού συνήθως είναι 6 έως 7% που σημαίνει σε κάθε λίτρο βενζίνης 60 ή 70ml λάδι αντίστοιχα .

Τη μάρκα λαδιού εμείς την επιλέξαμε μετά από δοκιμές και ζημιές, που σημαίνει: αν δεν χρησιμοποιήσει κάποιος τους τύπους λαδιών που γνωρίζουμε και ξέρουμε αποδεδειγμένα πως λειτουργούν σωστά τα μοτέρ, καλό θα ήταν αν το κάνει για κάποιο σοβαρό λόγο (όπως οικονομικό σπονσονάρισμα ή δωρεάν παροχή). Αν πρόκειται ο καθένας προμηθευτής ή φίλος να δοκιμάζει το λάδι του πάνω μας, είναι απαράδεκτο διότι τις ζημιές στα μοτέρ τις πληρώνουμε εμείς και όχι αυτός.

Για αυτό πρέπει αρχικά να αποφασίσετε ποιόν θα συμβουλευέστε. Έναν. Υπάρχουν πολλοί που δίνουν γνώμες , σε πολλές περιπτώσεις και αντίθετες μεταξύ τους. Άλλοι από ανευθυνότητα και άλλοι συνήθως από άγνοια .Ποτέ βέβαια κακοπροαίρετα .

Επιλέξτε λοιπόν ποιόν θα έχετε σαν δάσκαλο- σύμβουλο σας και φροντίστε να είναι αυτός που έχει την πείρα, το συμφέρον να λειτουργείτε σωστά και τελικά να έχει αποδείξει με τα έργα του την ορθότητα των γνώσεών του .

Δεύτερο στοιχείο , που πρέπει να γνωρίζουμε είναι πως πρέπει να αντιδρούμε σε μια περίπτωση αναγκής σβησίματος του μοτέρ όπως βγάλσιμο αλυσίδας. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την ανεξέλεγκτη αύξηση των στροφών του μοτέρ με τις λογικές συνέπειες. Αντιμετώπιση –Ταπώνουμε τον παπά ώστε να κοπεί η παροχή αέρα στο μίγμα και να ελαττωθούν οι στροφές. Αν το μοτέρ για κάποιο λόγο δε σβήνει η επόμενη κίνηση είναι να ξεβιδώσουμε τις βίδες τροφοδοσίας στις χαμηλές και τις ψηλές ώστε να μπουκώσει το μοτέρ. Σε καμιά περίπτωση δε «κόβουμε» την παροχή καυσίμων διότι μπορεί να κολλήσει το μοτέρ και ποτέ δε βγάζουμε την πίπα διότι μπορεί να καεί ο πολλαπλασιαστής.

#### Εκκίνηση:

Για να βάλουμε αρχικά το καρτ μπροστά (100cc μπλοκέ) , όταν σπρώχνουμε , ταπώνουμε για να κατεβάσει μίγμα στο μοτέρ. Έχουμε βέβαια πατημένο το γκάτσι έως ότου «σκάσει» δηλαδή να ακουστεί σαν να πάει να πάρει μπρος. Τότε αφήνουμε να μπει στο μοτέρ αέρας από τον παπά (δε ταπώνουμε άλλο δηλαδή) και έτσι αρχίζει η καύση στο κινητήρα. Αν κάνει διακοπτόμενη λειτουργία στα πρώτα μέτρα , επαναλαμβάνουμε το τάπωμα για πολύ μικρά διαστήματα ώστε να κατέβει επιπλέον καύσιμο. Παρατεταμένο τάπωμα λαδώνει το μπουζί , που πρέπει μετά να αλλαχθεί. Επίσης μπορεί και να τραυματιστούν τα φύλλα ριντ , οπότε τα αλλάζουμε. Αν χρειαστεί να ξαναχρησιμοποιήσουμε το καρτ αφού έχει πάρει πρώτη φορά μπροστά , δε το ταπώνουμε, απλά το σπρώχνουμε. Αν δε πάρει τότε μόνο το βοηθάμε λίγο με τάπωμα .

Μέσα στη πίστα κάνουμε τον πρώτο γύρω με επιφύλαξη για να

-ελέγξουμε την καταλληλότητα της πίστας (γλιστρήματα - εμπόδια - συνθήκες),

- αν ελέγξουμε τα φρένα μας αν λειτουργούν σωστά και
- για να ζεστάνουμε το μοτέρ ομαλά.

Στις ευθείες πατάμε γκάτσι για να «καθαρίσει» το μοτέρ , αλλά **φρενάρουμε πριν τη στροφή**, όχι πάνω στη στροφή- είναι αργά! Αν έχουμε κάποια έξοδο στα χώματα , αρκετά σοβαρή , καλό θα ήταν ας λειτουργεί το καρτ ,να βγούμε στα πιτς και να καθαρίσουμε την αλυσίδα από τις βρομιές ώστε να προφυλάξουμε τα γρανάζια από πρόωρη καταστροφή.

#### Ρύθμιση καρμπιρατέρ.

Το μοτέρ για να αποδώσει σωστά πρέπει να έχει τη σωστή μείξη καυσίμου-αέρα. Αυτή την ρύθμιση την κάνει το καρμπιρατέρ. Το καρμπιρατέρ έχει δύο βίδες στο πλάι του. Μια για τις χαμηλές στροφές «βίδα χαμηλών» η οποία είναι προς το μοτέρ και μια βίδα για τις ψηλές στροφές «βίδα υψηλών» η οποία είναι προς τον παπά (φίλτρο αέρας). Για να τις ρυθμίσουμε, εν στάση αρχικά τις βιδώνουμε (φορά δεικτών ρολογιού). Εκεί είναι το μηδέν. Από εκεί ξεβιδώνουμε (αντίθετα των δεικτών του ρολογιού)ώστε να φθάνουμε στην ρύθμιση του κατασκευαστή.

Όταν συζητάμε, αναφέρουμε πρώτα την ρύθμιση των χαμηλών και μετά των ψηλών. Μιάμιση- δύο , σημαίνει ότι η βίδα χαμηλών είναι ξεβιδωμένη μίαμιση στροφή και την υψηλών δύο.

Για να ρυθμίσουμε το καρμπιρατέρ μέσα στη πίστα πρέπει μέσα στην πρώτη ευθεία (κατηφορική) και με πατημένο το γκάτσι , να ξεβιδώσουμε μισή στροφή (περίπου) τις ψηλές –χωρίς να κοιτάζουμε τις βίδες –κοιτάμε πάντα μπροστά. Τότε το

μοτέρ θα «ρετάρει» δε θα πηγαίνει. Αυτό αρχικά σημαίνει πως δε θα «κολλήσουμε» και είναι το πρώτο που ζητάμε.

Στη συνέχεια στην επόμενη ευθεία και με πατημένο το γκάζι , κλείνουμε (βιδώνουμε) τις ψιλές σιγά σιγά ώστε να βρούμε το σημείο που το μοτέρ αποδίδει σωστά και ρετάρει λίγο , μόνο στο τέρμα της ευθείας . Αυτό είναι το αρχικό σημείο λειτουργίας του. Λέμε αρχικό διότι μετά από 5γύρους περίπου επαναλαμβάνουμε την ίδια διαδικασία για να βρούμε την νέα θέση λειτουργίας του ζεστού πια μοτέρ. Συνήθως είναι 5-10λεπτά πιο ανοικτό (ξεβίδωτο). Η έκφραση 5 λεπτά , σημαίνει πως περιστρέφουμε τη βίδα τόσο , όσο μετακινούνται οι λεπτοδείκτες ενός ρολογιού μετά από χρόνο 5 λεπτών. Αντίστοιχα σημαίνει για 10 ή τέταρτο.

Αν ακολουθείται σωστά αυτή τη διαδικασία αποφεύγονται ζημιές από τσιμούχες, λάθος κατά τη μίξη, από ξεβίδωτα καρμπρατέρ. Συστήνουμε τη πρώτη φορά που θα ακολουθηθεί η διαδικασία ρύθμισης καρμπρατέρ να είναι παρόν ο δάσκαλος –σύμβουλος σας για να αποφευχθούν ζημιές.

Κατά την έξοδό μας στα πιτς πρέπει να λιπαίνουμε την αλυσίδα. Πρώτα ξεβιδώνουμε το μπουζί για να «σπάσουμε» τη συμπίεση και να γυρίζουν οι ρόδες ελεύθερα σχετικά. Το μπουζί το βάζουμε στη πίπα και το ακουμπάμε πάνω στο μοτέρ για να γειώνεται. Αποφεύγουμε έτσι το κάψιμο του πολλαπλασιαστή. Τώρα μπορούμε να περιστρέψουμε τις ρόδες ώστε να λιπάνουμε με το σπρέι την αλυσίδα μας. Τέλος ξεβιδώνουμε το μπουζί και τοποθετούμε το καρτ στη θέση του.

Αυτές πιστεύουμε είναι οι πρώτες βασικές συμβουλές για τη χρήση του καρτ και μαζί με τις οδηγίες χρήσης της πίστας -ζητήστετεσ μας- μπορούμε να διασκεδάζουμε με ασφάλεια και οικονομία.

Από εμάς στην Καρτμάνια ,

Καλή διασκέδαση.