

# CARBURATORE VHST 24 CHAMPION KART ACADEMY

Il carburatore omologato per la categoria CHAMPION KART ACADEMY è il **Dellorto VHST 24**.



Questo carburatore ha un diametro del venturi di 24 mm ed è costituito da due circuiti per la regolazione della carburazione, quello del minimo e di progressione e quello del massimo.

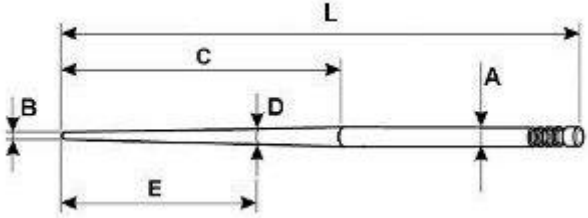


In questa categoria vi sono dei vincoli regolamentari sugli elementi di taratura che possono essere utilizzati.

Sul **circuito del minimo e di progressione** si può intervenire sui seguenti elementi di taratura:



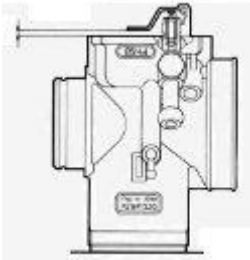
<p><b>regolazione vite miscela</b> regola l'ingresso di miscela dal circuito del minimo, maggiore è l'apertura della vite, maggiore sarà la miscela che entra nel venturi, determinando un'arricchimento della carburazione relativamente a questo circuito</p>	
<p><b>getto del minimo emulsionatore</b> influisce sia sull'afflusso di aria che arriva al circuito del minimo (tramite i fori circolari), sia sulla benzina che arriva al circuito stesso (tramite il foro calibrato)</p>	<p><b>TIPO U</b> utilizzabili U38 o U40</p> 

Sul **circuito del massimo** intervengono i seguenti elementi di taratura:

<p><b>ugello porta polverizzatore</b> influisce sulle condizioni di pressione che si hanno localmente nel venturi nella zona del polverizzatore influenzando quindi la quantità di benzina che proviene dal circuito del massimo</p>	<p>tipo per polverizzatore 2 tempi</p> 
<p><b>polverizzatore</b> in combinazione con lo spillo conico influisce sulla quantità di benzina che proviene dal circuito del massimo alle varie aperture dell'acceleratore</p>	<p>fisso <b>AQ 269</b></p>  <p>6 mm, 8 mm, 7 mm, 4 mm, 15 mm, 3 mm, 28,5 mm</p>

<p><b>spillo conico</b> in combinazione con il polverizzatore influisce sulla quantità di benzina che proviene dal circuito del massimo alle varie aperture dell'acceleratore</p>	 <table border="1" data-bbox="671 320 1310 383"> <thead> <tr> <th>TIPO</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>E</th> <th>F</th> <th>L</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>D56</td> <td>2.48</td> <td>1.8</td> <td>22</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>52.1</td> </tr> </tbody> </table>	TIPO	A	B	C	D	E	F	L	D56	2.48	1.8	22				52.1
TIPO	A	B	C	D	E	F	L										
D56	2.48	1.8	22				52.1										
<p><b>tacca spillo</b> modifica la posizione dello spillo conico all'interno del polverizzatore, più sollevato sarà lo spillo e maggiore sarà l'arricchimento della miscela proveniente dal circuito del massimo</p>	<p>1-2-3-4</p> 																
<p><b>getto del massimo</b> regola l'afflusso di benzina al circuito del massimo</p>	<p>superiore o uguale a 108</p> 																

Su **entrambi i circuiti** intervengono:

<p><b>taglio valvola gas</b> influisce sulle condizioni di pressione che si hanno nei venturi localmente nelle zone di ingresso della miscela dal circuito del massimo e da quelli di minimo e progressione</p>	<p>fissa 40</p> 
<p><b>peso del galleggiante</b> influisce sul livello della benzina nella vaschetta del carburatore, che a sua volta influisce sulla quantità di benzina che arriverà nei venturi dai circuiti del massimo e del minimo e progressione, maggiore sarà il peso, più alto sarà il livello</p>	<p>fisso 3.6 x 2 gr (+ 1 gr congiunzione)</p> 
<p><b>altezza galleggiante</b> influisce sul livello della benzina nella vaschetta del carburatore, che a sua volta influisce sulla quantità di benzina che arriverà nei venturi dai circuiti del massimo e del minimo e progressione</p>	

**valvola a spillo ingresso  
benzina**

influisce sulla rapidità con cui viene ripristinato il livello della benzina nella vaschetta del carburatore, a seguito delle richieste del motore

fissa 270

