

RÈGLEMENT TECHNIQUE IWF22

Enregistré par le Service Compétition de la FFSA le 07/06/2022 sous la Référence CK 2022/26

1 GÉNÉRAL

Le règlement technique FIA Karting s'applique à "IWF22". La langue française est la version officielle. L'organisateur des épreuves, Victory Concept, suite à l'accord de l'ASN présentant l'épreuve, se réserve le droit d'émettre des mentions complémentaires concernant le Règlement Technique. Ces déclarations seront envoyées à tous les concurrents inscrits au moyen de Bulletins des Concurrents lors des épreuves, ou envoyés à l'adresse (email) détaillée sur le formulaire d'inscription à l'événement, ou écrites sur le site officiel de la série www.iamekarting.com

2 CONTRÔLES TECHNIQUES

2.1 Les contrôles techniques sur les moteurs seront effectués par les contrôleurs techniques de l'Autorité Sportive, avec l'aide éventuelle de personnel mandaté par le promoteur. Les contrôles peuvent être effectués sur les moteurs, en conditions de course, à tout moment de l'événement.

2.2 En cas de doute persistant sur l'originalité et la conformité d'un élément distinct des autres, l'élément incriminé doit être comparé à la même pièce appartenant au moteur échantillon, en possession du chef du délégué IAME S.p.A.S.U.

2.3 Les contrôleurs techniques ont le droit d'effectuer des contrôles techniques sur les pièces au point de les rendre inutilisables. Suite à un contrôle qui rend une pièce inutilisable, cette pièce ne sera remboursée que si elle est déclarée conforme.

2.4 Toutes les pièces rendues inutilisables à la suite d'inspections techniques et considérées comme non conformes ne seront pas remboursées.

2.5 Le Promoteur, tout en garantissant la parfaite efficacité et le bon fonctionnement du matériel fourni, ne pourra en aucun cas être tenu responsable de tout dysfonctionnement survenant du fait du remplacement.

2.4 Une vérification obligatoire est effectuée avant le début des essais qualificatifs. Il devra être possible d'identifier l'équipement homologué par les descriptions techniques (dessins, dimensions, etc.) sur les fiches d'homologation.

2.5 En cas d'événements extrêmement controversés lors des vérifications techniques des moteurs, les commissaires techniques pourront décider d'envoyer la pièce concernée, dûment scellée, à IAME S.p.A.S.U pour une inspection précise en usine en présence des représentants du Concurrent et de l'Autorité Sportive (ASN).

2.6 Les formulaires techniques constituent la principale référence de comparaison pour les contrôleurs Techniques. Chaque concurrent doit être en mesure de soumettre les formulaires d'homologation relatifs à l'équipement utilisé.

2.7 En cas de doute sur la conformité des pièces du moteur, la comparaison avec le moteur "étalon" sera l'élément de vérification définitif.

2.8 À tout moment, les contrôleurs techniques ont le droit de remplacer toute pièce, tout accessoire ou même tout le moteur.

3 RÉCLAMATIONS

En cas de litige, le concurrent peut présenter une réclamation conformément à la réglementation de l'autorité sportive nationale du lieu de l'événement.

4 MODIFICATIONS DES RÈGLEMENTS

Afin de s'assurer du bon déroulement de IWF22 et / ou en cas de force majeure, le Promoteur se réserve le droit de modifier les articles des règlements techniques comme il le jugera nécessaire, à tout moment, sous réserve de l'autorisation de l'autorité sportive nationale du lieu de l'événement.

5 CARBURANT, LUBRIFIANT, RÉSERVOIR DE CARBURANT

5.1 Le carburant officiel de l'épreuve est précisé dans l'Annexe 6 et dans le règlement particulier.

5.2 Le carburant ne doit contenir aucun additif autre que le lubrifiant approuvé.

5.3 Taux de mélange d'huile : 4-6%

5.4 Le seul lubrifiant autorisé est la Wladoil K2-T, homologué CIK.

5.5 Le seul lubrifiant autorisé en Z-I doit être l'un de la liste des huiles homologué CIK.

5.6 Le réservoir doit être du type amovible et avoir une capacité minimale de 8 litres (3 litres en X30 Mini).

5.7 Le réservoir de récupération pour les surplus d'eau de refroidissement et de carburant est obligatoire.

5.8 À tout moment, le volume de carburant dans le réservoir doit être supérieur ou égal à 1,5 litre.

5.9 Le contrôle technique pourra à sa discrétion substituer le carburant dans les réservoirs à tout moment. Dans ce cas, le Conducteur est invité à entrer dans le parc assistance réservoir vide et propre. L'essence et l'huile imposée lui sera fournie sans frais. L'essence et l'huile de remplacement seront les mêmes que celles spécifiées dans les règlements particuliers de l'épreuve.

5.10 L'évaluation du carburant sur le circuit peut être effectuée en utilisant un ou tous les tests suivants :

- 1) Test Constance diélectrique (Digatron DT-47) ou autres
- 2) Test de masse spécifique
- 3) Test de solubilité dans l'eau

5.11 Si une non-conformité est constatée, d'autres tests pourront être réalisés et le coût sera facturé au Conducteur / participant. Le coût sera indiqué dans les règlements particulier de l'épreuve.

6 PNEUS

X30 Mini

AV.

AR.

X30 Junior/KA100

AV.

AR.

X30 Senior/X30 Master/Z-I

AV.

AR.

Slick

KOMET K1D-M 10 x 4,00-5

KOMET K1D-M 11 x 5,00-5

KOMET K2H 10 x 4,60-5

KOMET K2H 11 x 7,10-5

KOMET K2M 10 x 4,60-5

KOMET K2M 11 x 7,10-5

Wet

KOMET K1D-W 10 x 4,00-5

KOMET K1D-W 11 x 5,00-5

KOMET K1W 10 x 4,20-5

KOMET K1W 11 x 6,00-5

KOMET K1W 10 x 4,20-5

KOMET K1W 11 x 6,00-5

6.1 Nombre maximum de pneus autorisés pour la phase officielle :

Slick : 4 pneus avant slick + 4 pneus arrière

Pluie : 4 pneus avant pluie + 4 pneus arrière

6.2 Toute modification d'un pneu est interdite. Le chauffage et le refroidissement des pneus par n'importe quelle méthode et / ou le remoulage ou le traitement des pneus avec n'importe quelle substance chimique sont interdits.

6.3 L'appareil de mesure MiniRAE Lite de la société « RAE Systems Inc. (USA) » est employé durant les essais qualificatifs, les manches qualificatifs et la phase finale pour vérifier que les pneumatiques sont conformes à la réglementation. La mesure des COV des pneus ne doit en aucun cas dépasser la limite maximale de ppm (5) en toute circonstances.

6.4 La pollution des pneus, par ex. avec de la graisse de chaîne, doit être évitée car cela peut entraîner le dépassement de la valeur limite.

6.5 Si la vérification dans le parc d'assistance « Départ » établit qu'un ou plusieurs pneus ne sont pas conformes à la réglementation, le Conducteur concerné n'aura pas accès à la prégrille. Si le contrôle est effectué au Parc d'Assistance "Arrivée" et qu'un ou plusieurs pneus ne sont pas conformes à la réglementation, le Conducteur est disqualifié de la course. Les appels contre cette procédure ne sont pas admis.

6.6 Dans le cas d'un pneu endommagé, non réparable, le concurrent peut demander sa substitution avec un pneu usé, du même modèle que celui présenté, avec l'approbation des commissaires techniques. Dans tous les cas, le pneu ne peut être remplacé que si les dommages ont empêché le concurrent d'achever la séance précédent la présentation du dommage.

6.7 En cas de pneu défectueux, le Conducteur doit soumettre le pneu défectueux au Contrôle Technique et demander la substitution avec un pneu de l'organisateur, à la discrétion des Contrôleurs Techniques.

6.8 Dans les deux cas, la décision d'accepter le remplacement est à la discrétion des commissaires techniques.

6.9 En cas de Wet Race et / ou pour des raisons de sécurité, la commission sportive peut appliquer des modifications des limitations sur l'utilisation des pneus, autorisant l'utilisation d'un ou plusieurs pneus supplémentaires.

7 NUMEROS DE COURSE ET IDENTIFICATION DES CONDUCTEURS SUR LES KARTS

7.1 Article 12 Prescriptions Spécifiques FIA Karting

7.2 Les numéros doivent être noirs sur un fond jaune clair et doivent avoir une hauteur d'au moins 15 cm, avoir une épaisseur de 2 cm et être présentés avec un type Arial ou une police similaire. Le numéro de compétition doit être délimité par un fond jaune de 1 cm minimum. Ils doivent être posés avant la séance d'essais libres et doivent être clairement visibles durant tout le weekend de course (Les numéros endommagés et l'identification doivent être remplacés régulièrement) à l'avant et à l'arrière ainsi que des deux côtés vers l'arrière de la carrosserie. Les plaques situées à l'arrière du kart doivent être planes et avoir des coins arrondis (diamètre des coins arrondis de 15 à 25 mm) avec des côtés de 22 cm. Les plaques doivent être flexibles et en matière plastique opaque, et elles doivent toujours être visibles (fixation sans déplacement possible).

7.3 Le nom du Conducteur ainsi que le drapeau de sa nationalité (origine de la licence) doivent figurer dans la partie avant de la carrosserie latérale. La hauteur minimale du drapeau et les lettres du nom doivent être de 3 cm.

7.4 Le Conducteur doit s'assurer, à chaque instant, que les numéros requis et les identifications sont clairement visibles par les officiels, les chronométreurs et les commissaires.

8 ECHANGE DE MATERIEL

8.1 L'échange de matériel enregistré entre les Conducteurs n'est pas autorisé.

9 EQUIPEMENT CONDUCTEUR

9.1 Casques

Art. 7.1 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

9.2 Combinaisons

Art. 7.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

9.3 Gants

Art. 7.3 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

9.4 Chaussures montantes

Art. 7.4 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

9.5 Protection corporelle de Karting

9.5.1 Toutes catégories : l'utilisation d'une protection corporelle conforme à l'art. 7.5 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA est recommandé

9.5.2 X30 Mini : protection corporelle et tour de cou obligatoire

10 GÉNÉRALITÉS MOTEURS

- 10.1 Catégorie X30 Junior : IAME - X30 125cc RL TaG - (125cc- embrayage centrifuge à sec, refroidissement liquide-TaG)
- 10.2 Catégorie X30 Senior : IAME - X30 125cc RL TaG - (125cc- embrayage centrifuge à sec, refroidissement liquide-TaG)
- 10.3 Catégorie X30 Master : IAME - X30 125cc RL TaG - (125cc- embrayage centrifuge à sec, refroidissement liquide-TaG)
- 10.4 Catégorie KA100 : IAME - Reedjet 100cc - (100cc- embrayage centrifuge à sec)
- 10.5 Catégorie KZ-I : Moteurs IAME homologués CIK / FIA Karting pour la categorie KZ (homologation valide ou expirée)

11 ANNEXES

Les annexes suivantes font partie intégrante de la réglementation

- 1 - Fiche Technique 364F IAME X30 WATERSWIFT 60cc
- 2 - Fiche Technique 254W IAME X30 125cc
- 3 - Fiche Technique 348B Carburatore Tillotson HW27A
- 4 - Fiche Technique 401A IAME Reedjet 100cc
- 5 - Silencieux d'échappement
- 6 - Procédure de contrôle des mouvements et du squish
- 7 - Carburant officiel
- 8 - Règlement d'approvisionnement pneumatiques

Tous les règlements techniques, les formulaires techniques et les annexes sont disponibles sur : www.iamekarting.com

RÈGLEMENT TECHNIQUE IWF22 X30 MINI

1. CHÂSSIS

1.1 Châssis

Art. 10.1 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Châssis homologué CIK/FIA ou ayant été homologué CIK/FIA.

1.2 Dimensions du châssis Groupe 3

Art. 10.1.1 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.3 Caractéristiques du châssis

Art. 6.1 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.4 Arbre arrière

Conforme à l'Art. 10.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Vignette CIK/FIA non obligatoire.

1.5 Capacité du réservoir de carburant

Art. 10.3 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.6 Pare-chocs

Art. 10.4 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Pare-chocs homologué CIK/FIA ou ayant été homologué CIK/FIA

1.7 Pare-chocs avant

Art. 10.4.1 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Pare-chocs avant homologué CIK/FIA ou ayant été homologué CIK/FIA

1.8 Pare-chocs latéral

Art. 10.4.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.9 Carrosserie

Art. 10.5 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Carrosserie homologuée CIK/FIA ou ayant été homologuée CIK/FIA

1.10 Matériau

Art. 10.5.1 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.11 Carénage avant

Art. 10.5.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Homologation CIK/FIA en cours obligatoire.

1.12 Panneau avant

Art. 10.5.3 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Panneau avant homologué CIK/FIA ou ayant été homologué CIK/FIA

1.13 Carrosserie latérale

Art. 10.5.4 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Carrosserie latérale homologuée CIK/FIA ou ayant été homologuée CIK/FIA.

1.14 Protection des roues arrière

Art. 10.5.5 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA ou ayant été homologuée CIK/FIA.

1.15 Freins

Art. 10.6 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Freins homologués CIK/FIA ou ayant été homologués CIK/FIA.

1.16 Roues

Art. 10.7 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

2. ÉQUIPEMENT ADMIS

2.1 Chaque Conducteur est autorisé avec un (1) seul châssis et avec homologation CIK-FIA en cours de validité ou ayant été homologué CIK/FIA.

2.2 En cas de dommage sur un châssis, après examen du Contrôle Technique, s'il est de l'avis du Contrôle Technique qu'il n'est pas pratique de réparer à temps, un châssis de remplacement de même marque et de même modèle que le châssis endommagé pourra être autorisé pour continuer l'épreuve.

2.3 Chaque Conducteur est autorisé à se soumettre aux vérifications techniques et à n'utiliser que deux (2) moteurs.

3. MOTEUR IAME X30 Water Swift

3.1 Seul le moteur IAME X30 WATERSWIFT 60cc RL TaG, d'origine et strictement conforme à la fiche technique du constructeur (Caractéristiques techniques, dimensions, poids, diagrammes avec les tolérances prescrites par le constructeur) est admis.

3.2 Les photos sur les formulaires d'homologation d'origine sont aussi valables pour identifier le moteur et les pièces détachées.

3.3 Toute modification ou adjonction sur le moteur et ses accessoires, sauf autorisation expresse, est interdite. IAME considère comme des modifications toute action modifiant l'aspect initial et les dimensions d'une pièce d'origine.

3.4 Toute modification et / ou installation ayant pour conséquence de modifier une dimension et / ou sa possibilité de contrôle est strictement interdite. Le polissage, le sablage, le rognage ou les ajustements ne sont pas autorisés.

3.5 Aucun traitement thermique ou traitement de surface n'est autorisé. Le concurrent est responsable de la conformité de son propre équipement.

3.6 Les moteurs doivent être fournis avec leur numéro de série d'origine. Aucune modification, amélioration, polissage, ajout ou suppression de matière de toute pièce du moteur n'est autorisée.

3.7 Chaque pièce interne ou externe du moteur doit être installée dans sa position d'origine et fonctionner conformément aux spécifications de conception d'origine.

3.8 Les tolérances indiquées sur la fiche d'homologation sont nécessaires pour comprendre toutes les tolérances d'usinage, d'assemblage et de décantation. Néanmoins, le concurrent n'est absolument pas autorisé à intervenir sur le moteur, même si les dimensions caractéristiques après son intervention restent dans les tolérances prescrites.

3.9 Les tolérances indiquées sur la fiche d'homologation sont nécessaires pour comprendre toutes les tolérances d'usinage, d'assemblage et de décantation. Tout préparation est interdite : les valeurs maximales et minimales admises et le volume de la chambre de combustion doivent être mesurés conformément aux règlements techniques de FIA Karting.

3.10 Diagrammes et tableau des volume :

Se référer à la fiche technique du moteur

4. CULASSE

4.1 Strictement d'origine.

4.2 Le corps de la bougie d'allumage serré sur la culasse ne doit pas dépasser de la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

4.3 La valeur minimale du squish doit être conforme à la fiche technique du moteur. Le Contrôle du Squish sera effectué avec un fil étain/plomb de \varnothing 1,5mm, suivant la méthode décrite dans l'annexe 12 du règlement technique international.

4.4 Le gabarit IAME d'origine n. 10215 est la référence pour vérifier la conformité du profil de la culasse. La forme du gabarit doit correspondre au profil du dôme, à la zone de squish et au plan du joint.

5 CYLINDRE

5.1 Strictement d'origine et fourni avec la goupille de sécurité et les marquages IAME d'origine.

5.2 Le polissage, le sablage, le rognage ou les ajustements ne sont pas autorisés. Seul le ré-alésage est autorisé. En cas de doute, la forme et la hauteur des transferts doivent être comparées au cylindre du moteur étalon. Aucun traitement thermique ou traitement de surface n'est autorisé.

5.3 Un seul joint de cylindre de 0,40 mm +/- 0.10 d'épaisseur est admis. Aucun joint de culasse n'est admis.

5.4 Les joints entre cylindre et culasse ne sont pas autorisés. En plus de la mesure des angles d'ouverture, le gabarit original IAME cod. ATT-005 est la référence pour vérifier la distance entre le bord supérieur des orifices et la surface d'appui de la tête.

6 CARTER, VILEBREQUIN, BIELLE, MANETON

6.1 Seules les pièces d'origine sont autorisées, sans aucune modification.

6.2 Seule la cage de bielle d'origine (IAME B-10431), les rondelles d'origine (IAME E-38436) et le pied de bielle d'origine (IAME A-60440) sont autorisées.

6.3 Bague d'étanchéité d'origine et montés comme à l'origine, le côté creux doit regarder à l'intérieur du carter.

7 ROULEMENTS

7.1 Strictement d'origine : roulements à billes de vilebrequin IAME 10400-D (6204 C4).

7.2 Les roulements à billes avec contacts obliques sont interdits.

7.3 Seuls les roulements avec billes et bagues en acier sont autorisés. (La céramique est interdite).

7.4 Les roulements qui n'ont pas le numéro de classement correct et clairement visible conformément à ce qui est décrit dans le règlement sont expressément interdits.

7.5 Les roulements doivent être montés avec les billes visibles de l'intérieur du carter.

7.6 Afin d'obtenir le jeu axial correct, l'utilisation d'entretoises derrière les roulements est autorisée.

7.7 Toutes les pièces internes du moteur doivent être d'origine du Constructeur, dans le même nombre fourni par le Constructeur et montées dans la position prescrite.

8 PISTON, SEGMENT ET AXE

8.1 Strictement d'origine sans aucune modification, et en conformité avec la fiche technique du moteur.

9 CARBURATEUR

9.1 Seul le carburateur Tillotson HW-31A fourni avec le moteur dans sa configuration d'origine (Même marque, même modèle, même référence) est admis.

9.2 Seuls les accessoires fournis avec le carburateur d'origine sont autorisés

9.3 le ressort de la vanne à pointeau est libre.

9.4 Le positionnement du carburateur (c'est-à-dire avec la pompe en position supérieure ou inférieure) est libre.

9.5 Toutes les entretoises de carburateur et les joints sont obligatoires et doivent être conformes et dans le même ordre que celui indiqué sur la fiche technique.

9.6 En cas de doute, le carburateur doit être comparé au carburateur étalon.

10 SILENCIEUX D'ADMISSION

10.1 Silencieux d'admission strictement d'origine, comme fourni avec le moteur (même marque, même modèle, même référence), soit le IAME MINI SWIFT avec homologation CSAI 01 / SA / 14.

10.2 Les trompettes d'admission doivent avoir un diamètre interne de 22mm maximum.

10.3 Les grilles de protection sont facultatives.

10.4 Le manchon en caoutchouc reliant le silencieux d'admission au carburateur est obligatoire. Il doit être installé et conforme à la fiche d'homologation.

10.5 L'élément filtrant en éponge, s'il est utilisé, doit être intact.

10.5 Tout système d'injection et / ou de pulvérisation est interdit.

11 EMBRAYAGE

11.1 Le moteur est fourni avec un système d'embrayage centrifuge à sec.

11.2 Toute intervention visant à prolonger le glissement du moyeu d'embrayage au-delà de la limite prescrite est strictement interdite.

11.3 L'embrayage centrifuge doit s'engager à 4.500 tr / mn maximum, déplaçant le kart avec le Conducteur à bord et en conditions de course.

11.4 L'embrayage doit être complètement déclenché à 6.500 RPM maximum dans n'importe quelle condition.

11.5 Cette mesure peut éventuellement être vérifiée avec des instruments appropriés.

11.6 Chaque Conducteur est responsable de l'état d'usure du matériau de garniture de l'embrayage et du nettoyage des pièces de friction.

11.7 Le bon fonctionnement de l'embrayage peut être vérifié à tout moment de l'événement, et même après chaque phase.

11.8 Le système de contrôle d'embrayage UniLog produit par Unipro peut être utilisé. Dans ce cas, le Concurrent / Pilote doit être fourni avec le kit de câble / support tandis que l'instrument est fourni en cours d'utilisation par le Promoteur.

12 ALLUMAGE

12.1 Allumage d'origine uniquement, SELETTA IAME A-61951 et bobine IAME A-61955 sans aucune modification.

12.2 La batterie doit être fixée au châssis et toujours connectée au système d'allumage.

13 BOUGIE ET CAPUCHON DE BOUGIE

13.1 Seuls les NGK B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG sont autorisées, strictement d'origine sans aucune modification.

13.2 La bougie d'allumage doit être installée avec son joint d'origine.

13.3 La porcelaine ne doit pas dépasser le corps de la bougie et la longueur du culot de la bougie doit être de 18,5 mm maximum. (Annexe 7 des règlements techniques de la CIK/FIA).

13.4 Les seuls capuchons de bougie autorisés sont les NGK TB05EMA, PVL 401 222, Selettra 5KOhm (réf. IAME 10543 ou 10544).

14 ÉCHAPPEMENT

14.1 Seul le silencieux d'origine est autorisé tel que livré avec le moteur et doit être conservé conformément au formulaire d'homologation, par conséquent aucune modification de structure ou de dimensions n'est autorisée.

14.2 Le collecteur d'échappement doit être conforme à la fiche technique dans tous les cas.

14.3 L'utilisation d'un seul joint d'échappement d'origine est obligatoire.

14.4 L'étanchéité complète des gaz d'échappement entre le cylindre et le collecteur d'échappement doit être garantie à tout moment. Le contrôle de l'étanchéité des gaz d'échappement peut être effectué à tout moment grâce à l'occlusion du trou de sortie du collecteur d'échappement, le remplissage du collecteur d'échappement avec du liquide à travers l'orifice d'échappement et la vérification des fuites.

14.5 L'étanchéité appropriée du système d'échappement est à la charge du Conducteur.

14.6 Les sondes de température d'échappement ne sont pas autorisées.

15 REFROIDISSEMENT

15.1 Le système de refroidissement doit être dans sa configuration d'origine : un seul radiateur d'origine IAME (T-8601), une seule pompe à eau simple d'origine IAME (Plastique noir / bleu ou aluminium) est autorisée et conforme à la fiche technique du moteur.

15.2 Le nombre de supports de radiateur, couleur noire ou chromée, n'est pas limité. Supports usinés interdits.

15.3 L'utilisation de la poulie de pompe à eau d'origine activant la pompe à eau à travers les joints toriques est obligatoire. Le type de joints toriques est libre.

15.4 Seuls les thermostats IAME d'origine simples ou by pass sont autorisés et leur utilisation est facultative. Le boîtier contenant le thermostat à deux voies peut également être installé sans la capsule du thermostat à l'intérieur et fonctionner comme un raccord.

15.5 Seule l'eau sans autre additif est autorisée pour le refroidissement.

15.6 Tuyaux d'eau d'origine IAME, bleu, livrés avec le moteur.

15.7 Les boucliers de radiateurs, adhésifs ou mécaniques, sont autorisés mais ne doivent pas être amovibles lorsque le kart est en mouvement.

16 DÉMARREUR

16.1 Le moteur est équipé d'un démarreur électrique embarqué. Le système de démarrage embarqué d'origine doit être installé avec tous ses composants et correctement connecté.

17 PIGNONS

17.1 IAME d'origine. Seulement Z10 ou Z11.

IWF22 - RÈGLEMENTS TECHNIQUES X30 JUNIOR / X30 SENIOR / X30 MASTER

1. CHASSIS

Art. 9.1 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Chassis homologué CIK/FIA ou ayant été homologué CIK/FIA

1.1 Dimensions du châssis

Art. 9.1.1 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.2 Caractéristiques du châssis

Art. 9.1.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.3 Arbre arrière

Conforme a l'Art. 9.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Vignette CIK/FIA non obligatoire.

1.4 Capacité du réservoir de carburant

Art. 9.3 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.5 Pare-chocs

Art. 9.4 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Pare-chocs homologué CIK/FIA ou ayant été homologué CIK/FIA

1.6 Pare-chocs avant

Art. 8.4.1 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Pare-chocs avant homologué CIK/FIA ou ayant été homologué CIK/FIA

1.7 Pare-chocs latéraux

Art. 8.4.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.8 Carrosserie

Art. 8.5 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Carrosseries homologuées CIK/FIA ou ayant été homologuées CIK/FIA

1.9 Matériau

Art. 4.10.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.10 Carénage avant

Art. 8.5.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Carénage homologué CIK/FIA

1.11 Panneau avant

Art. 8.5.3 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Panneau avant homologué CIK/FIA ou ayant été homologué CIK/FIA

1.12 Carrosserie latérale

Art. 8.5.4 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Carrosseries latérales homologuées CIK/FIA ou ayant été homologuées CIK/FIA

1.13 Protection des roues arrière

Art. 8.5.5 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA ou ayant été homologuée CIK/FIA.

1.14 Freins

Freins homologués CIK/FIA ou ayant été homologués CIK/FIA

Les types de freins suivants doivent être utilisés :

2WP dans les classes OK/OK-Junior

1.15 Roues

Art. 9.7 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

2. ÉQUIPEMENT ADMIS

2.1 Chaque Conducteur est autorisé avec un (1) seul châssis et avec homologation CIK-FIA en cours de validité ou ayant été homologué CIK/FIA.

2.2 En cas de dommage sur un châssis, après examen du Contrôle Technique, s'il est de l'avis du Contrôle Technique qu'il n'est pas pratique de réparer à temps, un châssis de remplacement de même marque et de même modèle que le châssis endommagé pourra être autorisé pour continuer l'épreuve.

2.3 Chaque Conducteur est autorisé à se soumettre aux vérifications techniques et à n'utiliser que deux (2) moteurs.

3 MOTEUR IAME X30 125cc

3.1 Toute modification sur le moteur et ses accessoires est strictement interdite, sauf autorisation expresse.

3.2 IAME considère comme des modifications toute action modifiant l'aspect initial et les dimensions d'une pièce d'origine. Toute modification et / ou installation ayant pour conséquence de modifier une dimension et / ou sa possibilité de contrôle est strictement interdite. Le polissage, le sablage, le rognage ou l'usinage sont interdits.

3.3 Tout traitement thermique ou traitement de surface supplémentaire est interdit. Le concurrent est responsable de la conformité de son propre matériel.

3.4 Seul le IAME X30 125cc, d'origine et strictement conforme à la fiche technique du constructeur (Caractéristiques techniques, dimensions, poids, diagrammes avec les tolérances prescrites par le constructeur) est admis

3.5 Les images sur les fiches moteur d'origine restent aussi valables pour identifier le moteur et les pièces

3.6 Les moteurs doivent être munis avec leur numéro de série original.

3.7 Aucune modification, amélioration, polissage, ajout ou retrait de matière de toute partie du moteur est interdit.

3.8 Chaque partie interne ou externe du moteur doit être montée dans sa position d'origine et fonctionner conformément aux spécifications de conception d'origine.

3.9 Les tolérances d'usinage, d'assemblage et de réglages indiqués sur les fiches moteur se réfèrent exclusivement aux tolérances de fabrication.

3.10 Le concurrent n'est absolument pas autorisé à intervenir sur le moteur, même si, après son intervention, les dimensions caractéristiques restent dans les tolérances prescrites.

3.11 Toute préparation est interdite. Les valeurs maximales et minimales admises et le volume de la chambre de combustion doivent être mesurés conformément aux règlements techniques de la CIK/FIA Karting.

3.12 Schémas et tableau de volume : voir la fiche d'homologation du moteur

3.13 Tous les gabarits décrits dans la fiche d'homologation du moteur sont considérés comme des moyens valides et certifiés par le Constructeur pour contrôler la conformité de la pièce pour lesquels ils ont été conçus

4 CULASSE

4.1 La culasse devra être strictement d'origine.

4.2 Seul le filetage réparé au moyen d'un hélicoil M14 x1,25 de la même longueur que le filet d'origine est autorisé. Le culot de la bougie d'allumage serré sur la culasse ne doit pas dépasser de la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

4.3 Le squish (distance entre le piston et la culasse) devra être conforme, en tout point, à la fiche moteur.

4.4 Le Contrôle du Squish sera effectué avec un fil étain/plomb de Ø 1,5mm, suivant la méthode décrite en annexe 12 du règlement technique IAME international.

4.5 Le gabarit IAME d'origine ATT-025/1 est la référence pour vérifier la conformité du profil de la culasse. La forme du gabarit doit correspondre en tout point au profil du dôme, de la zone d'écrasement au plan du joint.

4.6 L'insert CIK serré sur la culasse ne doit pas dépasser de la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

5. CYLINDRE

5.1 Strictement d'origine et fourni avec la goupille de sécurité et les marquages IAME d'origine.

5.2 Le polissage, le sablage, l'ébavurage ou les ajustements sont interdits.

5.3 Seul le ré-alésage est autorisé. En cas de doute, les formes et la hauteur des lumières seront comparées au cylindre du moteur étalon.

5.4 Aucun traitement thermique ou traitement de surface supplémentaire n'est autorisé.

5.5 L'ajustement du diagramme est autorisé uniquement au moyen du remplacement du joint du cylindre.

5.6 Le nombre de joints de cylindre n'est pas limité. Seuls les joints d'origine sont autorisés.

5.7 Aucun joint de culasse n'est admis.

5.8 Le gabarit IAME d'origine n. ATT-025/2 est la référence pour mesurer la hauteur des lumières du cylindre.

5.9 Le gabarit IAME d'origine n. ATT-035/1 est la référence pour réaliser un contrôle visuel de l'ensemble des lumières.

5.10 Seul le raccord d'eau droit sur le bas du cylindre peut être remplacé par un raccord coudé.

6. CARTER – VILEBREQUIN – BIELLE - MANETON

6.1 Strictement d'origine et sans aucune modification.

6.2 Le gabarit d'origine IAME ATT-035/3 est la référence pour vérifier le plan de joint de la boîte à clapets.

6.3 Le gabarit d'origine IAME ATT-035/4 est la référence pour vérifier l'entraxe des pinules d'indexation du cylindre.

6.4 Le gabarit d'origine IAME ATT-035/5 est la référence pour vérifier la hauteur du plan d'embase de carter.

6.5 Seules les cages de bielle (X30125431), pied de bielle (E-10440/E-10441) et rondelles (X30125436/X30125437) d'origine sont autorisés.

6.6 Les bagues d'étanchéité carter/vilebrequin doivent être installées correctement, le côté creux vers l'intérieur du carter et non remplis de quelque matière que ce soit. Ils ne pourront en aucun cas être modifiés.

7. ROULEMENTS

7.1 Seuls les roulements de vilebrequin 6206 jeu C4 et roulements à rouleaux SKF BC1-3342 B sont autorisés. Il est interdit de mixer roulement à billes et roulements à rouleaux sur un même moteur. Seuls les roulements d'arbre d'équilibrage 6202 C3/C4/C4H et 6005 C3/C4 jeu à billes acier et cage polyamide sont autorisés.

7.2 Contact oblique interdits.

7.3 Billes en céramique interdites.

7.4 Les roulements doivent être montés avec billes visibles à l'intérieur du carter

7.5 Tous les roulements ne présentant pas le numéro de référence correct et clairement visible, tel que décrit dans le présent règlement, sont expressément interdits.

7.6 L'utilisation de cales d'espacement derrière les roulements est autorisée, afin d'obtenir le jeu axial correct.

7.7 Toutes les pièces internes du moteur devront être d'origine constructeur, au même nombre que le montage de l'usine et montées dans le même sens.

8. PISTON - SEGMENT - AXE

8.1 Strictement d'origine sans aucune modification et en conformité avec la forme technique du moteur.

8.2 Le gabarit d'origine IAME ATT-035/2 est la référence pour vérifier la forme du dôme de piston.

9. BOITE À CLAPETS

9.1 Strictement d'origine sans aucune modification.

9.2 Aucun usinage de plans de joint n'est autorisé.

9.3 Le couvercle de boîte à clapets d'origine sans modification est autorisé.

9.4 L'épaisseur du joint valve à clapets / carter est de 1mm (Tolérance admise +/- 0.3mm).

9.5 L'épaisseur du joint convoyeur / carter est de 0,8 mm (Tolérance admise +/- 0,3 mm).

10 CLAPETS

10.1 Clapets en fibre de verre (épaisseur minimale 0.30mm), marqués et d'origine IAME autorisés

10.2 Clapets en fibre de carbone (épaisseur minimale 0.24mm), marqués et d'origine IAME autorisés.

10.3 Le panachage de clapets fibre de verre et clapets carbone est interdit.

10.4 Interdiction de modifier la forme originale

11 CARBURATEUR

11.1 Seul le carburateur Tillotson HW-27A fourni avec le moteur dans sa configuration d'origine (Même marque, même modèle, même référence) est admis.

11.2 Seuls les accessoires fournis avec le carburateur d'origine et représentés sur la fiche technique du carburateur sont autorisés.

11.3 Le ressort et la fourchette sont libres.

11.4 L'orientation du carburateur est libre. (Pompe vers le haut ou vers le bas)

11.5 L'épaisseur du joint du carburateur est de 1 mm (Tolérance admise +/- 0.3mm).

11.6 Le gabarit IAME d'origine ATT-035/2 est la seule référence pour vérifier la forme du conduit d'admission du carburateur. La forme du conduit doit correspondre en tous points et sur toute sa longueur au profil du gabarit.

12 SILENCIEUX D'ADMISSION

12.1 Le silencieux d'admission (Ref. X30125740) doit être identique à celui d'origine fourni avec le moteur (même marque, même modèle, même référence) avec les tubes d'admission de 22mm de diamètre maximum.

12.2 Les grilles de protection sont facultatives.

12.3 Le manchon en caoutchouc avec filtre à air reliant le silencieux d'admission au carburateur est obligatoire, doit être installé et conforme à la fiche d'homologation.

12.4 Tout système d'injection et / ou de pulvérisation est interdit.

12.5 En cas de pluie, seul le dispositif de protection du silencieux d'admission référence SKE005-PN-IAME est autorisé.

13. EMBRAYAGE

13.1 L'embrayage centrifuge doit s'enclencher à 4.000 tr / mn maximum et commencer à déplacer le kart avec le Conducteur en conditions de course.

13.2 L'embrayage devrait être complètement en prise à 6.000 tr / mn maximum dans n'importe quelle condition, cette mesure peut éventuellement être vérifiée avec le matériel approprié.

13.3 Chaque Conducteur sera responsable de l'état d'usure et de propreté de l'embrayage et du nettoyage des pièces en friction (Matériau de friction et cloche).

13.4 Le bon fonctionnement de l'embrayage peut être vérifié à tout moment de l'épreuve, et même après chaque phase. Le gabarit d'origine IAME ATT-047/4 est la référence pour vérifier la cloche d'embrayage.

En cas de contrôle en pré- grille, tout Conducteur ne satisfaisant pas à cette règle sera interdit de départ.

En cas de contrôle à l'arrivée, tout Conducteur ne satisfaisant pas à cette règle fera l'objet d'un constat de non-conformité technique.

13.5 L'outil ne doit pas pénétrer dans la cloche d'embrayage en position perpendiculaire par rapport à l'axe de la cloche d'embrayage.

14. ALLUMAGE

14.1 Seuls les allumages d'origine, Selettra Digital "K" ou Selettra Digital "S" sont autorisés, sans aucune modification.

14.2 Le Contrôle Technique pourra demander le remplacement de l'ensemble du système d'allumage ou de la pièce à tout moment du meeting.

14.3 L'organisateur ne pourra pas être tenu responsable de toute panne éventuelle survenue après le remplacement.

14.4 Seul le boîtier électronique et la bobine type "C" (16000 tr / min) sont autorisée et doivent être fixés sur le châssis ou sur le moteur.

14.5 Les marquages sur le boîtier électronique et la bobine sont obligatoires et doivent être clairement visibles sans démonter le boîtier électronique ou la bobine.

Les recouvrir d'adhésif ou de ruban adhésif est interdit.

14.6 Les modifications de la fixation du stator, de la forme et de l'épaisseur de la clavette du rotor, des rainures de clavette du rotor et du vilebrequin sont interdites.

14.7 Le gabarit d'origine IAME ATT-035/7 est la référence pour vérifier la position correcte du marquage de référence de phase sur le rotor.

14.8 La batterie doit être fixée au châssis et toujours connectée au faisceau électrique.

15. BOUGIE

15.1 Seules les bougies d'allumage NGK B9EG - B10EG - BR9EG - BR9EIX - BR10EG - BR10EIX - R6252K-105 - R6254E-105 sont autorisées, strictement d'origine et sans aucune modification.

15.2 La bougie d'allumage doit être montée avec son joint d'origine.

15.3 La porcelaine isolante ne doit pas dépasser du culot de la bougie et la longueur du culot de la bougie (Joint inclus) doit être de 18,5 mm. maximum (Annexe 7 des règlements techniques de la CIK).

15.4 Les seuls capuchons de bougie autorisés sont les NGK TB05EMA, PVL 401 222, Selettra 5KOhm (réf. IAME 10543 & 10544).

16 ECHAPPEMENT

16.1 Seuls le pot d'échappement et le collecteur d'échappement d'origine livrés avec le moteur sont autorisés, strictement d'origine et conformes à la fiche d'homologation. Aucune modification de structure ou de dimensions n'est autorisée.

16.2 Les opérations de perçage et de soudage sur le pot d'échappement ne sont autorisées que pour l'installation d'une sonde de température.

16.3 L'étanchéité complète des gaz d'échappement entre le cylindre et le collecteur d'échappement doit être garantie à tout moment.

16.4 Le contrôle de l'étanchéité des gaz d'échappement peut être effectué à tout moment par l'obturation de la sortie de la pipe d'échappement et le remplissage de celle-ci par la lumière d'échappement avec du liquide afin de vérifier l'étanchéité.

16.5 L'étanchéité appropriée du système d'échappement est de la responsabilité du Conducteur.

16.6 Un joint d'origine au minimum entre le cylindre et le collecteur d'échappement est autorisé.

16.7 L'utilisation d'entretoises d'origine IAME X30125375 (ép. 3 mm +/- 0,5) pour le réglage de la longueur d'échappement est autorisée.

16.8 En X30 Junior l'utilisation du collecteur d'échappement avec restricteur d'origine de 22,7mm maximum décrit dans la fiche d'homologation est obligatoire. Aucune modification autorisée.

16.9 L'utilisation du silencieux d'échappement décrite dans l'annexe n.3 est obligatoire à tout moment.

19.10 Gabarit de référence du collecteur d'échappement : ATT-035/9

17 REFROIDISSEMENT

17.1 Le système de refroidissement devra être dans sa configuration d'origine : un seul radiateur d'origine IAME (T-8000B ou T-8001), une seule pompe à eau simple d'origine IAME (aluminium ou plastique noir / bleu) est autorisée et conforme à la fiche d'homologation.

17.2 Une seule poulie pompe à eau d'origine IAME (aluminium ou plastique noir / bleu) est autorisée et conforme à la fiche d'homologation.

17.3 Le nombre de supports de radiateur, couleur noire ou chromée, n'est pas limité. Supports usinés interdits.

17.4 Seuls les thermostats IAME d'origine simples ou bypass sont autorisés et leur utilisation est facultative. Le boîtier contenant le thermostat à deux voies peut également être installé sans le thermostat à l'intérieur et fonctionner comme un raccord.

17.5 Seule l'eau sans autre additif est autorisée pour le refroidissement.

17.6 Les boucliers de radiateurs, adhésifs ou mécaniques, sont autorisés mais ne doivent pas être amovibles lorsque le kart est en mouvement.

17.7 Tuyaux d'eau bleu d'origine livrés avec le moteur.

17.8 Le type de courroie d'entraînement de la pompe à eau est libre.

17.9 L'utilisation de la poulie avec la courroie en position est obligatoire.

17.10 La combinaison de pompes à eau en plastique ou en aluminium avec des poulies de pompe à eau en plastique ou en aluminium est autorisée.

17.11 Tous réchauffeurs ou systèmes de raccordement pour réchauffeur sur le circuit d'eau sont strictement interdit

18 DEMARREUR

18.1 Le moteur est muni d'un démarreur électrique embarqué.

18.2 Le système de démarrage embarqué d'origine devra être installé avec tous ses composants, correctement connecté et en état de fonctionnement.

19 PIGNONS

19.1 Seuls les pignons Z10 / Z11 / Z12 / Z13 d'origine IAME sont admis.

IWF22 - RÈGLEMENTS TECHNIQUES Z-I

1. CHASSIS

Art. 9.1 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Chassis homologué CIK/FIA ou ayant été homologué CIK/FIA

1.1 Dimensions du châssis

Art. 9.1.1 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.2 Caractéristiques du châssis

Art. 9.1.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.3 Arbre arrière

Conforme a l'Art. 9.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Vignette CIK/FIA non obligatoire.

1.4 Capacité du réservoir de carburant

Art. 9.3 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.5 Pare-chocs

Art. 9.4 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Pare-chocs homologué CIK/FIA ou ayant été homologué CIK/FIA.

1.6 Pare-chocs avant

Art. 8.4.1 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Pare-chocs avant homologué CIK/FIA ou ayant été homologué CIK/FIA

1.7 Pare-chocs latéraux

Art. 8.4.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Pare-chocs latéraux homologué CIK/FIA ou ayant été homologué CIK/FIA

1.8 Carrosserie

Art. 8.5 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Carrosserie homologuée CIK/FIA ou ayant été homologuée CIK/FIA.

1.9 Matériau

Art. 4.10.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.10 Carénage avant

Art. 8.5.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Carénage avant homologué CIK/FIA

1.11 Panneau avant

Art. 8.5.3 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Panneau avant homologué CIK/FIA ou ayant été homologué CIK/FIA

1.12 Carrosserie latérale

Art. 8.5.4 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Carrosseries latérales homologuées CIK/FIA ou ayant été homologuées CIK/FIA

1.13 Protection des roues arrière

Art. 8.5.5 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA ou ayant été homologuée CIK/FIA.

1.14 Freins

Freins homologués CIK/FIA ou ayant été homologués CIK/FIA

Les types de freins suivants doivent être utilisés :

4WP dans la classe KZ2.

1.15 Roues

Art. 9.7 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

2. ÉQUIPEMENT ADMIS (CHASSIS)

2.1 Chaque Conducteur est autorisé avec un (1) seul châssis et avec homologation CIK-FIA en cours de validité ou ayant été homologué CIK/FIA.

2.2 En cas de dommage sur un châssis, après examen du Contrôle Technique, s'il est de l'avis du Contrôle Technique qu'il n'est pas pratique de réparer à temps, un châssis de remplacement de même marque et de même modèle que le châssis endommagé pourra être autorisé pour continuer l'épreuve.

2.3 Chaque Conducteur est autorisé à se soumettre aux vérifications techniques et à n'utiliser que deux (2) moteurs par Conducteur et par catégorie.

3 MOTEURS

3.1 Seuls les moteurs IAME sont admis, type monocylindre avec admission à clapet et avec homologation CIK / FIA Karting valide ou expirée pour les catégories KZ.

3.2 Seules les pièces d'origine IAME sont autorisées

3.3 Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours être conformes et similaires aux photos, dessins, matériaux et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation.

3.4 Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf :

a) À l'intérieur du moteur :

- La course,
- L'alésage (en dehors des limites maximum),
- L'entre-axe de la bielle,
- Le nombre de canaux de transfert et lumières d'admission dans le cylindre et le carter,
- Le nombre de lumières et de canaux d'échappement,
- Les restrictions prévues selon les règlements spécifiques.

b) À l'extérieur du moteur :

- Nombre de carburateurs et leur diamètre de venturi,
- L'aspect extérieur du moteur monté.

3.5 Ne sont pas considérés comme des modifications de l'extérieur du moteur :

- le changement de la couleur des pièces, le découpage des connexions de refroidissement et la modification des modes de fixation (y compris sans s'y limiter les fixations du carburateur, de l'allumage, de l'échappement, de l'embrayage ou du moteur lui-même), à condition de ne pas modifier leur position homologuée.

3.6 Groupe propulseur

Le moteur et la boîte de vitesses doivent être indissociables. Le carter moteur doit être constitué de 2 parties (vertical ou horizontal) seulement. Seuls des inserts pour les roulements de vilebrequin et des éléments de fixations (Taraudage, pion de centrage) sont autorisés.

3.7 Moteur monocylindre à admission par clapets, refroidi par eau, avec un seul circuit, homologué par la CIK-FIA.

3.8 Cylindrée maximale : 125 cm³.

3.9 Boîte à clapets (dimensions et dessin) conforme à la Fiche d'Homologation.

3.10 Couvercle de la boîte à clapets : libre.

3.11 Dell'Orto VHSH, Ø 30 mm, cuve du carburateur en aluminium avec diffuseur « venturi » d'un diamètre maximum de 30 mm rond.

3.12 Le carburateur doit rester strictement d'origine.

3.13 Les seuls réglages autorisés sont ceux de : La guillotine, l'aiguille, les flotteurs, la cuve, le puits d'aiguille (Pulvérisateur), les gicleurs et le kit pointeau, à la condition que toutes les pièces interchangeables soient d'origine Dell'Orto. Le filtre à essence incorporé et l'assiette (Pièce n° 28 du dessin technique n°7 en annexe) peuvent être supprimés ; S'ils sont conservés, ils doivent être d'origine.

3.14 Boîte de vitesses : homologuée par la CIK-FIA (Y compris le couple primaire). 3 rapports minimum et 6 rapports maximum. Contrôle des rapports avec disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou codeur digital; les décimales de degré portées sur la Fiche d'Homologation devront être mentionnées en dixièmes de degré et non en minutes. Pour l'homologation de la boîte de vitesses, le(s) Constructeur(s) ainsi que le modèle et le type doivent figurer sur la Fiche d'Homologation.

3.15 Commande de boîte de vitesses manuelle et uniquement mécanique, sans système d'assistance.

3.16 Tout système quelconque de coupure d'allumage est interdit.

3.17 Angle d'ouverture total d'échappement de 199° maximum, indépendamment de la valeur indiquée sur la fiche d'homologation (Lecture par appareil digital).

3.18 Volume de la chambre de combustion : Minimum 11 cm³, mesuré selon la méthode décrite à l'Annexe n°1a.

3.19 Bougie : Marque libre (De grande production et devant rester strictement d'origine). Le culot de la bougie (électrodes non comprises), serrée sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion. Dimensions du puits fileté de bougie – longueur : 18,5 mm ; pas : M 14 x 1,25.

3.20 Identifiants : Emplacements de 30 mm x 20 mm usinés et plats pour mise en place des identifiants autocollants :

- A l'avant du cylindre,
- Sur la partie supérieure du logement de la boîte à clapets pour les demi-carters.

3.21 Il est permis d'ajouter une masse sur le rotor d'allumage, fixée par 2 vis minimum, sans modification du rotor homologué.

3.22 Échappement : seul l'échappement homologué avec le moteur doit être utilisé. L'épaisseur de tôle en acier magnétique doit être de 0,75 mm minimum.

3.23 Silencieux d'échappement : homologué, usage obligatoire. Emmanchement de l'échappement et du silencieux selon Dessin Technique N°20.

3.24 Silencieux d'aspiration homologué CIK/FIA Karting avec conduits de 30mm maximum.

3.25 Allumage : homologué CIK/FIA Karting, type analogique.

3.26 Tout système d'allumage variable (système d'avancement et de retardement progressif) est interdit.

3.27 Les moteurs doivent être utilisés avec leur numéro de série d'origine.

IWF22 - RÈGLEMENTS TECHNIQUES KA100

1. CHASSIS

Art. 9.1 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Chassis homologué CIK/FIA ou ayant été homologué CIK/FIA

1.1 Dimensions du châssis

Art. 9.1.1 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.2 Caractéristiques du châssis

Art. 9.1.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.3 Arbre arrière

Conforme a l'Art. 9.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Vignette CIK/FIA non obligatoire.

1.4 Capacité du réservoir de carburant

Art. 9.3 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.5 Pare-chocs

Art. 9.4 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Pare-chocs homologué CIK/FIA ou ayant été homologué CIK/FIA

1.6 Pare-chocs avant

Art. 8.4.1 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Pare-chocs homologué CIK/FIA ou ayant été homologué CIK/FIA

1.7 Pare-chocs latéraux

Art. 8.4.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Pare-chocs latéraux homologués CIK/FIA ou ayant été homologués CIK/FIA

1.8 Carrosserie

Art. 8.5 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Carrosserie homologuée CIK/FIA ou ayant été homologuée CIK/FIA

1.9 Matériau

Art. 4.10.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

1.10 Carénage avant

Art. 8.5.2 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Carrénage avant homologué CIK/FIA

1.11 Panneau avant

Art. 8.5.3 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Panneau avant homologué CIK/FIA ou ayant été homologué CIK/FIA

1.12 Carrosserie latérale

Art. 8.5.4 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Carrosserie latérale homologuée CIK/FIA ou ayant été homologuée CIK/FIA

1.13 Protection des roues arrière

Art. 8.5.5 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA. Protection des roues arrière homologuée CIK/FIA ou ayant été homologuée CIK/FIA

1.14 Freins

Freins homologués CIK/FIA ou ayant été homologués CIK/FIA

Les types de freins suivants doivent être utilisés :

2WP dans les classes OK/OK-Junior

1.15 Roues

Art. 9.7 RÈGLEMENT TECHNIQUE DE KARTING CIK/FIA

2. ÉQUIPEMENT ADMIS (CHASSIS)

2.1 Chaque Conducteur est autorisé avec un (1) seul châssis et avec homologation CIK-FIA en cours de validité ou ayant été homologué CIK/FIA.

2.2 En cas de dommage sur un châssis, après examen du Contrôle Technique, s'il est de l'avis du Contrôle Technique qu'il n'est pas pratique de réparer à temps, un châssis de remplacement de même marque et de même modèle que le châssis endommagé pourra être autorisé pour continuer l'épreuve.

2.3 Chaque Conducteur est autorisé à se soumettre aux vérifications techniques et à n'utiliser que deux (2) moteurs par Conducteur et par catégorie.

3. MOTEUR IAME Reedjet 100 – KA100

3.1 Toute modification sur le moteur et ses accessoires est strictement interdite, sauf autorisation expresse.

3.2 IAME considère comme des modifications toute action modifiant l'aspect initial et les dimensions d'une pièce d'origine. Toute modification et / ou installation ayant pour conséquence de modifier une dimension et / ou sa possibilité de contrôle est strictement interdite. Le polissage, le sablage, le rognage ou les ajustements sont interdits.

3.3 tout traitement thermique ou traitement de surface est interdit. Le concurrent est responsable de la conformité de son propre matériel.

3.4 Seul le IAME Reedjet KA 100cc, d'origine et strictement conforme à la fiche technique du constructeur (Caractéristiques techniques, dimensions, poids, diagrammes avec les tolérances prescrites par le constructeur) est admis.

3.5 Les images sur les fiches moteur d'origine restent aussi valables pour identifier le moteur et les pièces.

3.6 Les moteurs doivent être munis de leur numéro de série original.

3.7 Aucune modification, amélioration, polissage, ajout ou suppression de matière de toute partie du moteur n'est autorisée.

3.8 Chaque partie interne ou externe du moteur doit être installée dans sa position d'origine et fonctionner conformément aux spécifications de conception d'origine.

3.9 Les tolérances d'usinage, d'assemblage et de réglages indiqués sur les fiches moteur se réfèrent exclusivement aux tolérances de fabrication. Toutefois, il est absolument interdit d'effectuer une quelconque intervention sur le moteur et/ou ses accessoires, même si les caractéristiques dimensionnelles rentrent dans les limites prescrites par les tolérances.

3.10 Le concurrent n'est absolument pas autorisé à intervenir sur le moteur, même si les dimensions caractéristiques après son intervention restent dans les tolérances prescrites.

3.11 Toute préparation est interdite. Les valeurs maximales et minimales admises et le volume de la chambre de combustion doivent être mesurés conformément aux règlements techniques de la CIK/FIA Karting.

3.12 Schémas et tableau de volume : voir la fiche d'homologation du moteur

3.13 Toutes les gabarits décrits dans la fiche technique du moteur et à la disposition des Commissaires Techniques doivent être considérées comme des instruments valides et certifiées par le Constructeur afin de déterminer la conformité de la pièce pour laquelle elles sont conçues.

3.14 Stickers décoratifs interdits sur toutes les parties du moteur.

4 CULASSE

4.1 La culasse devra être strictement d'origine.

4.2 Seul le filetage réparé au moyen d'un hélicoil M14 x1,25 de la même longueur que le filet d'origine est autorisé. Le corps de la bougie d'allumage serré sur la culasse ne doit pas dépasser de la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

4.3 Le squish (Distance entre le piston et la culasse) devra être conforme, en tout point, à la fiche moteur.

4.4 Le Contrôle du Squish sera effectué avec un fil étain/plomb de \varnothing 1,5mm, suivant la méthode décrite en annexe 12 du règlement technique IAME international.

4.5 Le gabarit IAME d'origine ATT-063/1 est la référence pour vérifier la conformité du profil de la culasse. La forme du gabarit doit correspondre en tout point au profil du dôme, de la zone d'écrasement au plan du joint.

4.6 Le marbre IAME d'origine ATT-063/2 est la référence pour le contrôle du volume de la chambre de combustion « dans la culasse ».

4.7 L'insert CIK serré sur la culasse ne doit pas dépasser de la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion. Le gabarit IAME d'origine ATT-063/2 est la référence pour le contrôle du volume de la chambre de combustion « dans la culasse ».

5. CYLINDRE

5.1 Strictement d'origine et fourni avec la goupille de sécurité et les marquages IAME d'origine.

5.2 Le polissage, le sablage, l'ébavurage ou les ajustements sont interdits.

5.3 Seul le ré-alésage est autorisé. En cas de doute, les formes et la hauteur des lumières pourront être comparées au cylindre du moteur étalon.

5.4 Les traitements thermiques ou traitements de surface supplémentaires sont interdits.

5.5 L'ajustement du diagramme est autorisé uniquement au moyen du remplacement du joint du cylindre.

5.6 Le nombre de joints de cylindre n'est pas limité. Seuls les joints d'origine sont autorisés.

5.7 Joint de culasse d'origine.

5.8 Les gabarits IAME d'origine n. ATT-063/3 et ATT-065/5 sont est les références pour le contrôle des lumières.

5.9 Le gabarit IAME d'origine n. ATT-063/CL est la référence pour réaliser un contrôle visuel de la chemise du cylindre.

6. CARTER, VILEBREQUIN, BIELLE, MANETON

6.1 Strictement d'origine et sans aucune modification.

6.2 Seules les cages de bielle (X30125431), pied de bielle (E-10440 ou E-10441) et rondelles (X30125436 ou X30125437) d'origine sont autorisés.

6.3 Les bagues d'étanchéité carter/vilebrequin doivent être installées correctement, le côté creux vers l'intérieur du carter et non remplis de quelque matière que ce soit. Ils ne pourront en aucun cas être modifiés.

7 ROULEMENTS

7.1 Seuls les roulements de vilebrequin 6205 TNH jeu C4 sont autorisé.

7.2 Contact oblique interdits.

7.3 Billes en céramique interdites.

7.4 Les roulements doivent être montés avec billes visibles à l'intérieur du carter

7.5 Tous les roulements ne présentant pas un numéro de référence correct et clairement visible, tel que décrit dans le présent règlement, sont interdits.

7.6 L'utilisation de cales d'espacement derrière les roulements est autorisée, afin d'obtenir le jeu axial correct.

7.7 Toutes les pièces internes du moteur devront être d'origine constructeur, au même nombre que le montage de l'usine et montées dans le même sens.

8 PISTON, SEGMENT ET AXE

8.1 Strictement d'origine sans aucune modification et en conformité avec la fiche du moteur.

8.2 Le gabarit d'origine IAME ATT-063/4 est la référence pour vérifier la forme du dôme de piston et la hauteur de la jupe de piston.

9. BOITE À CLAPETS

9.1 Strictement d'origine sans aucune modification.

9.2 Aucun usinage de plans de joint n'est autorisé.

9.3 Le convoyeur de boite à clapets d'origine sans modification est autorisé.

9.4 L'épaisseur du joint boite à clapets / carter est de 1mm (Tolérance admise +/- 0.3mm).

9.5 L'épaisseur du joint convoyeur / boite à clapets est de 0,8 mm (Tolérance admise +/- 0,3 mm).

10. CLAPETS

10.1 Sont autorisés les clapets en fibre de verre (épaisseur minimale 0.25mm) ou les clapets en fibre de carbone (épaisseur minimale 0.22mm), marqués et d'origine IAME.

10.2 Interdiction de modifier la forme originale

10.3 Le panachage de clapets fibre de verre et clapets carbone est interdit.

11. CARBURATEUR

11.1 Seul le carburateur Tillotson HW-33A fourni avec le moteur dans sa configuration d'origine (Même marque, même modèle, même référence) est autorisé.

11.2 Seuls les accessoires fournis avec le carburateur d'origine et représentés sur la fiche technique du carburateur sont autorisés.

11.3 Le ressort et la fourchette sont libres.

11.4 L'orientation du carburateur (Pompe vers le haut ou vers le bas) est libre.

11.5 L'épaisseur du joint du carburateur est de 1 mm (Tolérance admise +/- 0.3mm).

11.6 Les gabarits IAME d'origine ATT-63/8 et ATT 063/9 sont les seules références pour vérifier la forme du conduit d'admission du carburateur. La forme du conduit doit correspondre en tous points et sur toute sa longueur au profil du gabarit.

11.7 Le gabarit IAME d'origine ATT 047/5d est la seule référence pour vérifier l'orifice des vis.

12. SILENCIEUX D'ADMISSION

12.1 Le silencieux d'admission (Ref. IAG-90000G) doit être identique à celui d'origine fourni avec le moteur (Même marque, même modèle, même référence).

12.2 Les grilles de protection sont facultatives.

12.3 Le manchon en caoutchouc avec filtre à air reliant le silencieux d'admission au carburateur est obligatoire, doit être installé et conforme à la fiche d'homologation.

12.4 Tout système d'injection et / ou de pulvérisation est interdit.

12.5 En cas de pluie, seul le dispositif de protection Référence IAME IAG-90000-W empêchant l'eau de rentrer directement dans le Silencieux d'aspiration, est autorisé.

13. EMBRAYAGE

13.1 L'embrayage centrifuge doit s'enclencher à 4.000 tr / mn maximum et commencer à déplacer le kart avec le Conducteur en conditions de course.

13.2 L'embrayage devrait être complètement en prise à 6.000 tr / mn maximum dans n'importe quelle condition, cette mesure peut éventuellement être vérifiée avec le matériel approprié.

13.3 Chaque Conducteur sera responsable de l'état d'usure et de propreté de l'embrayage ainsi que du nettoyage des pièces en friction. (Matériau de garniture et cloche)

13.4 Le bon fonctionnement de l'embrayage peut être vérifié à tout moment de l'épreuve, et même après chaque phase. Le gabarit d'origine IAME ATT-047/4 est la référence pour vérifier la cloche d'embrayage.

En cas de contrôle en pré- grille, tout Conducteur ne satisfaisant pas à cette règle sera interdit de départ.

En cas de contrôle à l'arrivée, tout Conducteur ne satisfaisant pas à cette règle fera l'objet d'un constat de non-conformité technique.

13.5 Le gabarit ne doit pas pénétrer dans la cloche d'embrayage lorsqu'il est inséré perpendiculairement à l'axe de la cloche d'embrayage.

14. ALLUMAGE

14.1 Seul l'allumages d'origine Selettra analogique 2 pôles est autorisé, sans aucune modification.

14.2 Le Contrôle Technique pourra demander le remplacement de l'ensemble du système d'allumage ou de la pièce à tout moment du meeting.

14.3 L'organisation ne pourra pas être tenu responsable de toute panne éventuelle survenue après le remplacement.

14.4 Les modifications de la fixation du stator, de la forme et de l'épaisseur de la clavette du rotor, des rainures de clavette du rotor et du vilebrequin sont interdites.

14.5 Le gabarit d'origine IAME ATT-063/10 est la référence pour contrôler la position correcte du repère de référence de phase sur le rotor.

14.6 La batterie (libre) doit être fixée au châssis et toujours connectée au faisceau électrique.

15. BOUGIE

15.1 Seules les bougies d'allumage NGK BR10EG – BR11EG sont autorisées, strictement d'origine et sans aucune modification.

15.2 La bougie d'allumage doit être montée avec son joint d'origine.

15.3 La porcelaine isolante ne doit pas dépasser du culot de la bougie et la longueur du culot de la bougie (joint inclus) doit être de 18,5 mm. maximum (Annexe 7 des règlements techniques de la CIK).

15.4 Les seuls capuchons de bougie autorisés sont les NGK TB05EMA, PVL 401 222, Selettra 5KOhm (réf. IAME 10543 ou 10544).

16. ECHAPPEMENT

16.1 Seuls le pot et le collecteur d'échappement strictement d'origine et conformes à la fiche d'homologation du moteur sont autorisés. Aucune modification de structure ou de dimensions n'est autorisée.

16.2 Les opérations de perçage et de soudage sur le pot d'échappement ne sont autorisées que pour l'installation d'une sonde de température.

16.3 L'étanchéité complète des gaz d'échappement entre le cylindre et le collecteur d'échappement doit être garantie à tout moment.

16.4 Le contrôle de l'étanchéité des gaz d'échappement peut être effectué à tout moment par l'obturation de la sortie de la pipe d'échappement et le remplissage de celle-ci par la lumière d'échappement avec du liquide afin de vérifier l'étanchéité.

16.5 L'étanchéité appropriée du système d'échappement est de la responsabilité du Conducteur.

16.6 Un joint d'origine obligatoire entre le cylindre et le collecteur d'échappement est obligatoire.

16.7 L'utilisation d'entretoise entre le collecteur d'échappement et le cylindre est interdite.

16.8 L'utilisation du silencieux d'échappement décrit dans l'annexe n°3 est obligatoire à tout moment.

16.9 Les gabarits IAME ATT.063/7 et ATT.063/6 seront utilisés pour contrôler le collecteur d'échappement.

17. DÉPART

17.1 Le moteur est muni d'un démarreur électrique embarqué.

17.2 Le système de démarrage embarqué d'origine devra être installé avec tous ses composants, correctement connecté et en état de fonctionnement.

18. PIGNONS

18.1 Seuls les pignons Z10 et Z11 d'origine IAME sont autorisés.