

Règlement technique 2023

Partie 1 : Prescriptions Générales

1.1 Dispositions

1.2 Carburant et Lubrifiant

1.3 Pneumatiques

1.3.1 Applications communes

1.3.2 Applications Spécifiques

Partie 2 : Prescriptions par Catégories

2.1 Mini-Rookie & Mini

2.1.1 Moteur, accessoires et équipements

2.1.2 Roulements

2.1.3 Carburateur et accessoires

2.1.4 Batteries

2.1.5 Châssis, accessoires et équipements

2.3 X30 Junior

2.3.1 Moteur, accessoires et équipements

2.3.2 Roulements

2.3.3 Carburateur et accessoires

2.3.4 Batteries

2.3.5 Châssis, accessoires et équipements

2.4 X30 Senior, X30 Senior Master, X30 Senior Master 180, X30 Senior Cup

2.4.1 Moteur, accessoires et équipements

2.4.2 Roulements

2.4.3 Carburateur et accessoires

2.4.4 Batteries

2.4.5 Châssis, accessoires et équipements

Partie 3 : Chronologie

3.1 Version initiale

3.2 Mises à jour

- Partie 1 -

(Prescriptions Générales)

1.1 Dispositions

A la lecture de ce règlement, ne jamais oublier que toute modification ou adjonction sur le moteur et/ou ses accessoires est interdite, si elle n'est pas expressément autorisée.

Par modification, IAME entend toutes les opérations susceptibles de changer l'aspect initial et les côtes d'une pièce d'origine. Interdiction absolue de transformer la configuration interne du moteur d'origine par polissage, retrait ou ajout de matière.

Toute modification et/ou montage ayant pour conséquence de fausser une valeur et/ou son contrôle sont interdits.

Les pilotes, tuteurs et concurrents sont responsables de la conformité de leur matériel.

IMPORTANT:

Les tolérances d'usinage, d'assemblage et de réglages indiqués sur les fiches d'homologation ou techniques, 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.

*Les fiches d'homologation, fiches constructeur et fiches techniques en vigueur sont listées dans le document technique de référence **IAME Séries BENELUX DR 2023** à l'indice en vigueur. Elles font partie intégrante du présent règlement technique et de ses annexes.*

Pour tout point ne figurant pas dans le présent règlement Technique et ses annexes, le règlement technique et les annexes FIA Karting en vigueur seront appliqués.

Les contrôles de conformité sont effectués par l'équipe de contrôle technique IAME SERIES NETHERLANDS-NK IAME avec la collaboration de l'équipe des contrôleurs techniques de la Fédération. C'est cette dernière et elle seule qui rédige les constats de non conformité éventuels.

Une ou plusieurs personne(s) mandatée(s) par le promoteur des IAME SERIES NETHERLANDS-NK IAME peuvent participer aux contrôles techniques et ont accès aux données relevées sans que celles-ci ne puissent être communiquées à des tiers (hormis à la Fédération et/ou à IAME S.p.a.S.U)

La ou les personne(s) mandatée(s) peuvent être des revendeurs agréés IAME-Belgium.

Le promoteur des IAME SERIES NETHERLANDS-NK IAME peut également participer aux contrôles techniques et aura accès aux données relevées sans que celles-ci ne puissent être communiquées à des tiers (hormis à la Fédération et / ou à IAME S.p.a.S.U) Dans ce cas, le ou les revendeur(s) agréé(s) mandaté(s), le promoteur, peuvent proposer les contrôles à réaliser, ce en concertation avec les contrôleurs techniques de la IAME SERIES NETHERLANDS-NK IAME et de La Fédération.

Lors des contrôles techniques seuls font office de référence absolue et indiscutable :

- *Le présent règlement Technique et ses annexes*
- *Les fiches d'homologation, fiches constructeur ou fiches techniques*
- *La comparaison avec un élément de référence*
- *Le Règlement Technique FIA Karting et ses annexes*

En cas de controverse sérieuse lors d'un contrôle technique, les pièces faisant l'objet de contestation peuvent être retenues et mise sous scellé pour être expédiées par l'organisation à IAME S.p.a.S.U qui procédera à une expertise en usine.

L'expertise de la " IAME " prévaut sur toutes contestations des éléments cités ci-dessus.

La décision finale sera prise par la Commission Sportive suite aux rapports d'expertise reçus.

Les moteurs doivent obligatoirement arborer les numéros de série gravés par l'usine IAME S.p.a.S.U, sauf dérogation autorisée par IAME-Belgium (exemple : changement des carters)

Pour les catégories X30 Junior / Senior / Master / Master 180 / Senior Cup, **seuls** les cylindres avec marquage d'origine " IAME " des plans de joints et avec goupille de rétention de chemise sont **autorisés**.

Ces moteurs doivent être accompagnés d'un passeport rempli et authentifié conformément à l'**Annexe N°7** du règlement Technique (**Règle d'utilisation des moteurs**)

1 moteur "**Course**" et 1 moteur "**Réserve**" sont autorisés par épreuve.

Les moteurs doivent obligatoirement être scellés par un plomb IAME numéroté délivré par "IAME-Belgium "ou" IAME Netherlands " (IAME Séries RT Annexe N°04) à partir des essais qualitatifs et ce jusqu'à la fin de l'épreuve.

En plombant un moteur, le revendeur agréé (ou le responsable du team dans le cas d'un pilote étranger) s'engage à ce que celui-ci soit parfaitement conforme.

Le passeport du moteur "course" est présenté lors de l'enregistrement matériel. Il est vérifié que les numéros de série et de scellé moteur sont indiqués sur le "passeport moteur" qui est conservé durant toute la durée de l'épreuve par le contrôle technique.

A partir des essais qualitatifs le choix du moteur "Course" est définitif.

En cas de casse moteur ou problèmes significatifs sur le groupe moteur, le pilote souhaitant utiliser son moteur "Réserve" doit présenter le moteur endommagé au contrôle technique pour faire constater qu'il n'est plus en état de marche (casse moteur ou problèmes significatifs sur le groupe moteur)

Le délégué technique KNAF est le seul à pouvoir autoriser l'utilisation du moteur de réserve.

Sur accord de ce dernier, le moteur de Réserve est enregistré et le passeport est conservé au contrôle technique.

Le moteur remplacé est déplombé et conservé par le contrôle Technique jusqu'à la fin du meeting. Il peut être contrôlé en présence du revendeur en ayant la responsabilité.

A partir des essais qualitatifs, tout déplombage d'un moteur en l'absence d'un commissaire technique est interdit et fera l'objet d'un constat de non-conformité.

IMPORTANT

En cas de non-conformité de la partie scellée du moteur :

- La Commission Sportive prendra les décisions pouvant aller jusqu'à la disqualification du meeting du pilote concerné
- La responsabilité du revendeur effectuant les entretiens sera engagée.
Il pourra voir son agrément suspendu après analyse de la gravité des faits reprochés.

Chaque pilote doit prévoir un espace sur les carrosseries de son kart réservé aux sponsors des IAME SERIES NETHERLANDS-NK IAME.

Texte applicable

En cas de divergences d'interprétation du règlement, seul le texte français fera foi

Préservation des données

- ! Toute utilisation d'un dispositif quel qu'il soit d'enregistrement de données sur tablette, ordinateur, téléphone, etc....
Ainsi que toute prise de photos ou enregistrement de vidéos sont **strictement interdits** dans le parc assistance départ, parc assistance arrivée et parc fermé

1.2 CARBURANT et LUBRIFIANT

Un carburant de distribution courante Essence E5 (SP 98), Norme EN 228 provenant de la station-service imposée lors de chaque épreuve, sans aucun additif ajouté autre que l'huile pour la lubrification du moteur, est le seul autorisé.

L'organisation désignera et communiquera la station-service imposée (IAME Séries RT annexe N°02) ou sera prélevé l'échantillon de référence et ce à des fins de contrôles par comparaison du mélange utilisé avec le mélange de référence (IAME Séries RT annexe N°01)

L'huile **WLADOIL K2T**, est le seul lubrifiant autorisé

Concentration autorisée :

- o Catégorie Mini-Rookie & Mini : 4 à 6 %
- o Autres catégories : 5 à 6 %

Le pourcentage utilisé doit être **précisément** écrit sur le formulaire d'enregistrement Matériel à rendre impérativement lors de cet enregistrement.

Tout dépassement de la limite fixée par rapport à l'échantillon de mélange de référence fera l'objet d'un constat de non-conformité (IAME Séries RT annexe N°01)

L'appareil de contrôle utilisé est le « fuel tester » de marque DIGATRON.

L'organisateur se réserve le droit de demander aux concurrents de vidanger leur réservoir et d'utiliser le carburant fourni par l'organisation, qui sera de l'E5 (SP 98), provenant de la station-service de référence, sans qu'aucune réclamation ne soit acceptée.

Dans ce cas le mélange est effectué en parc Assistance départ sous le contrôle d'un commissaire technique par le pilote ou son mécanicien qui doit utiliser pour réaliser le mélange un bidon d'huile cacheté avec sa capsule d'origine.

1.3 PNEUMATIQUES

1.3.1 Applications Communes

Seuls les pneus (Slicks et pluies) achetés chez un revendeur agréé "IAME-Netherlands" ou chez le promoteur des "IAME SERIES NETHERLANDS-NK IAME" sont autorisés.

Disposition particulière

Pour les concurrents Belges, lors des meetings "IAME SERIES NETHERLANDS-NK IAME":

- o Les vouchers pour les pneus de course (Slicks et pluies) doivent être achetés chez "IAME Belgium"

- Seuls les pneus (Slicks et pluies) achetés chez "IAME Belgium" sont autorisés pour les essais

Les pneus doivent être utilisés tels que livrés par le fournisseur.

- ! Tout traitement ou manipulation pouvant modifier les caractéristiques des pneumatiques sont strictement interdits
- ! Tout système embarqué de prise et transmission de pression et température de pneus est strictement interdit dans toutes les catégories.

L'appareil de mesure "MiniRAELite" est utilisé pour vérifier que les pneus sont en conformité avec le règlement.

La mesure COV des pneus ne devra pas dépasser **5 ppm (valeur limite maximale)** en toutes circonstances.

Nota : La pollution des pneus, (Ex : Produit de montage inadapté, spray pour chaîne, Carburant, etc.) doit être évitée car elle peut entraîner le dépassement de la valeur limite.

Si le contrôle révèle que les pneus ne sont pas en conformité avec le règlement, le pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la Pré-grille et par conséquent ne participera pas à la partie correspondante de la compétition.

Les organisateurs de la IAME SERIES NETHERLANDS-NK IAME se réservent le droit de procéder à la mise en parc fermé des pneus et ce sans préavis.

Nota :

- > Le concurrent qui constate un défaut sur un pneu lors de l'enregistrement doit le faire constater par le responsable des pneumatiques.
- > Le concurrent qui sur la même référence et type de pneu constate lors de l'enregistrement une différence de circonférence égale ou supérieure de 15 mm peut demander le remplacement de celui-ci.
- ! Ces dispositions ne s'appliquent que sur les pneus enregistrés n'ayant pas encore été utilisés.

Partie 1 Applications spécifiques – 1.3.2 Pneumatiques Mini-Rookie & Mini

1.3.2 Applications Spécifiques

Mini-Rookie & Mini

- Slicks : **Komet K1D-M**
- Pluies : **Interdits**

Quantité autorisée (Par meeting)

SLICKS

- 2 pneus Avants et 2 pneus Arrières
- 1 pneu de "réserve" (Avant ou Arrière)

Pneus Slicks ("Course")

- Pour les pneus Slicks "course" les concurrents doivent acheter un Voucher chez leur revendeur respectif.

Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « course » provenant d'un même lot et qui sera scanné lors de la distribution.

Les pneus Slicks "course " ne peuvent être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches qualificatives et la Finale les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneu Slick (" Réserve "):

- Pour le pneu slick de "réserve", les concurrents retireront un Voucher " pneu de réserve " en temps voulu chez leurs revendeurs respectifs.

Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation un pneu de réserve qui sera enregistré.

Ce pneu de réserve ne peut être distribué et enregistré qu'après les essais Qualificatifs

Pneus Slicks (Essais)

A partir des essais libres officiels la gestion des pneumatiques est libre, ceux-ci doivent être ceux imposés dans la catégorie

Ils seront contrôlés avant chaque départ de séance.

Partie 1 – Applications spécifiques – 1.3.2 Pneumatiques X30 Junior

X30 Junior

- Slicks: **Komet K2H**
- Pluies: **Komet K1W**

Quantités autorisées (Par épreuve)

SLICKS

- 2 pneus Avants et 2 pneus Arrières
- 1 pneu de « réserve » (Avant ou Arrière au choix)

PLUIES

- 2 pneus Avants et 2 pneus Arrières
- 2 pneus de " réserve " (Avant et/ou Arrière au choix)

Pneus Slicks Course

- Pour les pneus **Slicks "course"** les concurrents doivent acheter un Voucher chez leur revendeur respectif

Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « course » provenant d'un même lot et qui sera scanné lors de la distribution.

Les pneus Slicks "course " ne peuvent être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches qualificatives et la Finale les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneu Slick course Réserve

- Pour le pneu **slick de "réserve"**, les concurrents doivent retirer un Voucher " pneu de réserve " en temps voulu chez leur revendeur respectif.

Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation un pneu de réserve qui sera enregistré.

Ce pneu de réserve ne peut être distribué et enregistré qu'après les essais qualitatifs

Pneus Slicks Essais

Pour les **Essais Libres** et **Essais Libres-officiels**, la gestion des pneus est libre, ceux ci doivent être ceux imposés dans la catégorie.

Ils seront contrôlés avant chaque séance.

Pour les essais officiels et le warm up (si un warm up est prévu), les pneus sont libres, de même marque et type que ceux imposés dans la catégorie.

Pneus Pluies Course

A chaque épreuve IAME Séries Benelux, les pilotes doivent obligatoirement enregistrer des pneus pluies "course" neufs.

Les pneus pluie "course" Neufs enregistrés lors des épreuves "IAME Séries Benelux 2023" précédentes sont également autorisés.

Partie 1 – Applications spécifiques – 1.3.2 Pneumatiques X30 Junior (suite) 1.3.2 Pneumatiques X30 Senior

IMPORTANT

Les pneus pluies "course" doivent impérativement être enregistrés en même temps que les pneus slicks.

Il ne sera plus possible d'enregistrer les pneus pluie "course" après l'enregistrement des pneus slicks.

Aucune exception ne sera autorisée.

Les pneus Pluies "course" ne peuvent être utilisés qu'à partir des essais qualitatifs.

Pour les Essais Qualitatifs, Manches qualificatives et la Finale les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneus pluies Réserve

Pour les pneus pluies de "réserve", les concurrents doivent retirer un Voucher " pneu(s) de réserve " en temps voulu chez leur revendeur respectif

Ce Voucher leurs permet de retirer auprès de l'organisation le ou les pneus de secours qui seront enregistré(s).

Ce (s) pneu(s) de réserve ne peuvent (ont) être distribué(s) et enregistré(s) qu'après les essais Qualitatifs.

Ce n'est qu'après leur enregistrement que le ou les pneus pluies de "réserve" peuvent être utilisés.

Pneus Pluies Essais

Pour les pneus des Essais Libres et Essais Libres-officiels la gestion est libre, ceux-ci doivent être ceux imposés dans la catégorie.

Ces pneus peuvent être fournis par les concurrents, ou achetés chez leur revendeur respectifs

Pour les essais officiels et le warm up (si un warm up est prévu), les pneus sont libres, de même marque et type que ceux imposés dans la catégorie.

X30 Senior

- Slicks: **Komet K2M**
- Pluies: **Komet K1W**

Quantités autorisées (Par épreuve)

SLICKS

- 2 pneus Avants et 2 pneus Arrières en gestion libre
- 2 pneus de " réserve " (Avant et/ou Arrière au choix)

PLUIES

- 2 pneus Avants et 2 pneus Arrières
- 2 pneus de " réserve " (Avant et/ou Arrière au choix)

Partie 1 – Applications spécifiques – 1.3.2 Pneumatiques X30 Senior (suite)

Pneus Slicks Course

- Pour les pneus **Slicks "course"** les concurrents doivent acheter un Voucher chez leur revendeur respectif

Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « course » provenant d'un même lot et qui sera scanné lors de la distribution.
Les pneus Slicks "course" ne peuvent être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches qualificatives et la Finale les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneus Slicks « Essais »

Pour les Essais Libres et Essais Libres-officiels, la gestion des pneus est libre, ceux-ci doivent être ceux imposés dans la catégorie.
Ils seront contrôlés avant chaque départ de séance.

Pour les essais officiels et le warm up (si un warm up est prévu), les pneus sont libres, de même marque et type que ceux imposés dans la catégorie.

Pneus Pluies ("Course")

A chaque épreuve IAME Séries Benelux, les pilotes doivent obligatoirement enregistrer des pneus pluies "course" neufs.

Les pneus pluie "course" Neufs enregistrés lors des épreuves "IAME Séries Benelux 2023" précédentes sont également autorisés.

IMPORTANT

Les pneus pluies "course" doivent impérativement être enregistrés en même temps que les pneus slicks.

Il ne sera plus possible d'enregistrer les pneus pluie "course" après l'enregistrement des pneus slicks.

Aucune exception ne sera autorisée.

Les pneus Pluies "course" ne peuvent être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches qualificatives et la Finale les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneus pluies Réserve

Pour les pneus pluies de "réserve", les concurrents doivent retirer un Voucher " pneu(s) de réserve " en temps voulu chez leur revendeur respectif

Ce Voucher leurs permet de retirer auprès de l'organisation le ou les pneus de secours qui seront enregistré(s).

Ce (s) pneu(s) de réserve ne peut (peuvent) être distribué(s) et enregistré(s) qu'après les essais Qualificatifs.

Ce n'est qu'après leur enregistrement que le ou les pneus pluies de "réserve" peut (peuvent) être utilisés.

Partie 1 – Applications spécifiques – 1.3.2 Pneumatiques X30 Senior (suite) > X30 Senior Master, X30 Senior Master 180, X30 Senior Cup.

Pneus Pluies (Essais)

Pour les pneus des Essais Libres et Essais Libres-officiels la gestion est libre, ceux-ci doivent être ceux imposés dans la catégorie.

Ces pneus peuvent être fournis par les concurrents, ou achetés chez leurs revendeurs respectifs

Pour les essais officiels et le warm up (si un warm up est prévu), les pneus sont libres, de même marque et type que ceux imposés dans la catégorie.

X30 Senior Master, X30 Senior Master 180, X30 Senior Cup

- Slicks: **Komet K2M**
- Pluies: **Komet K1W**

Quantités autorisées (Par épreuve)

SLICKS

- 2 pneus Avants et 2 pneus Arrières
- 2 pneus de " réserve " (Avant et/ou Arrière au choix)

PLUIES

- 2 pneus Avants et 2 pneus Arrières
- 2 pneus de « réserve » (Avant(s) et/ou Arrière(s) au choix)

Pneus Slicks Course

- *Pour les pneus Slicks "course" les concurrents doivent acheter un Voucher chez leur revendeur respectif*

Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « course » provenant d'un même lot et qui sera scanné lors de la distribution.

Les pneus Slicks "course " ne peuvent être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches qualificatives et la Finale les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneus Slicks course Réserve

- *Pour les pneus slicks de "réserve", les concurrents doivent retirer un Voucher " pneus de réserve " en temps voulu chez leur revendeur respectif.*

Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation les pneus de réserve qui seront enregistrés.

Ces pneus de réserve ne peuvent être distribués et enregistrés qu'après les essais qualificatifs.

Pour les essais officiels et le warm up (si un warm up est prévu), les pneus sont libres, de même marque et type que ceux imposés dans la catégorie.

Partie 1 – Applications spécifiques – 1.3.2 Pneumatiques X30 Senior / X30 Senior Master / X30 Senior Master 180 / X30 Senior Cup (suite)

Pneus Slicks « Essais »

Pour les Essais Libres et Essais Libres-officiels, la gestion des pneus est libre, ceux-ci doivent être ceux imposés dans la catégorie.

Ils seront contrôlés avant chaque départ de séance.

Pour les essais officiels et le warm up (si un warm up est prévu), les pneus sont libres, de même marque et type que ceux imposés dans la catégorie.

Pneus Pluies ("Course")

A chaque épreuve de la IAME Séries Benelux, les pilotes doivent obligatoirement enregistrer des pneus pluies "course" neufs.

Les pneus pluie "course" Neufs enregistrés lors des épreuves "IAME Séries Benelux 2023" précédentes sont également autorisés.

IMPORTANT

Les pneus pluies "course" doivent impérativement être enregistrés en même temps que les pneus slicks.

Il ne sera plus possible d'enregistrer les pneus pluie "course" après l'enregistrement des pneus slicks.

Aucune exception ne sera autorisée.

Knac Nationale Autosport Federatie

Les pneus Pluies "course" ne peuvent être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches qualificatives et la Finale les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneus pluies Réserve

Pour les pneus pluies de "réserve", les concurrents doivent retirer un Voucher "pneu(s) de réserve" en temps voulu chez leur revendeur respectif

Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation le ou les pneus de secours qui seront enregistré(s).

Ce (s) pneu(s) de réserve ne peut (peuvent) être distribué(s) et enregistré(s) qu'après les essais Qualificatifs.

Ce n'est qu'après leur enregistrement que le ou les pneus pluies de "réserve" peut (peuvent) être utilisés.

Pneus Pluies (Essais)

Pour les pneus des Essais Libres et Essais Libres-officiels la gestion est libre, ceux-ci doivent être ceux imposés dans la catégorie

Ces pneus peuvent être fournis par les concurrents, ou achetés chez leurs revendeurs respectifs

Pour les essais officiels et le warm up (si un warm up est prévu), les pneus sont libres, de même marque et type que ceux imposés dans la catégorie.



- Partie 2 -

(Prescriptions par Catégories)

2.1 Mini-Rookie & Mini

Poids total minimum **Mini-Rookie** (pilote compris): **105kg**

Poids total minimum **Mini** (pilote compris): **110kg**

2.1.1 Moteur, accessoires et équipements

Le moteur PARILLA PV60 MINI-SWIFT version 2007 est le **seul** autorisé.
(Fiche Constructeur N°399 à l'indice en vigueur).

Il doit être conforme à la fiche constructeur en vigueur et utilisé avec tous les accessoires d'origine mentionnés sur la fiche constructeur sauf spécification contraire stipulée dans ce présent règlement.

Pour 2023, tous les cylindres avec ou sans goupilles de rétention de chemise, avec ou sans plan de joint marqué IAME sont autorisés

Dès 2024 uniquement les cylindres avec goupille de rétention de chemise, et plan de joint marqué IAME seront autorisés

Aucune transformation, amélioration, ajout, retrait de matière ou polissage d'un des éléments du moteur ou d'un de ses accessoires ne sont autorisés.

Seule exception : Le pare-chaîne en aluminium peut être modifié sans toutefois nuire à la sécurité pour permettre le démontage de la chaîne facilement

Seules les pièces détachées d'origine IAME sont autorisées lors des entretiens du moteur

Squish **minimum** mesuré en tout point : **0,75mm**

Contrôle réalisé avec un fil d'alliage étain / plomb "60/40" (Marque WURTH Ref : N°0987-113) de Ø 1,5 mm +0,05 / - 0,1 suivant la méthode décrite en annexe 12 du IAME INTERNATIONAL SERIES

Le joint de cylindre d'épaisseur comprise entre 0,25 et 0,40mm peut être réalisé par empilage de joints d'**origine IAME** de 0,05, 0,10, 0,20, 0,40mm d'épaisseur afin d'atteindre la valeur minimum de squish requise.

La mise en marche doit se faire obligatoirement par le système de démarreur à source d'énergie embarquée; toutefois, en cas de force majeure, le démarrage pourra se faire par démarreur externe et ce à l'appréciation du contrôle technique qui veillera à ce que le pilote se présente avec un kart en ordre de démarrage dans un délai raisonnable.

Une tresse de masse supplémentaire d'origine IAME est autorisée.

- > Le cache en tôle marqué IAME Parilla fixé sur le devant du carter est facultatif.

Embrayage - Transmission

L'embrayage centrifuge doit entrer en prise totale et entraîner le kart à un régime de 4500 T / mn avec une tolérance de + 500 T/mn maximum et ce, à tout moment de l'épreuve (au départ comme à l'arrivée)

Les contrôles seront fait en pré grille et/ou en parc Assistance arrivée.

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

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

Le compte-tour utilisé pour les contrôles est de marque Alfano.

Partie 2 – Prescriptions par catégorie – 2.1.1 Mini Rookie & Mini (suite)

Seules références autorisées

- Cloche -> A-61550US
- Moyeu d'embrayage -> A-61843

! Le joint torique assurant l'étanchéité entre la cloche et le moyeu d'embrayage est obligatoire.

! L'intérieur de la cloche d'embrayage ainsi que les garnitures ne doivent présenter aucune trace de quelconque produit (graisse, lubrifiant ou autres)

Rapport de transmission de 0,1388 obligatoire.

(Pignon moteur 10 dents d'origine IAME et Couronne 72 dents, impératifs)

Raccord d'échappement

Mini-Rookie : Le raccord d'échappement **avec restricteur intégré de Ø 18.30 mm maximum**, d'origine IAME sans aucun ajout ni retrait de matière à angle vif, non chanfreiné, sans polissage ni peinture ni chromage est le seul autorisé (Fiche Constructeur N°399)

Son étanchéité doit être assurée et peut être contrôlée.

Mini : Le raccord d'échappement **sans restricteur**, d'origine IAME sans aucun ajout, ni retrait de matière à angle vif, non chanfreiné, sans polissage ni peinture ni chromage est le seul autorisé (Fiche Constructeur N°389)

Pot d'échappement

Depuis 2023, il ya 2 versions de pots d'échappement (voir Fiche Constructeur 399).

Ces pots d'échappement d'origine IAME avec restricteur incorporé sont les **seul autorisés**.

➔ Marquage IAME gravé, sur le pot **sans** support pour sonde d'échappement.

➔ Marquage IAME estampillé en relief, sur le pot **avec** support pour sonde d'échappement.

La sonde d'échappement est strictement interdite pour les essais chronométrés, manches qualificatives et finales.

Aucune modification quel quelle soit, ajout, retrait de matière, polissage, peinture ou chromage n'est autorisée sur ces 2 pots d'échappement !

Seule l'étanchéité de l'embout d'échappement peut être assurée par l'utilisation de pate silicone.

Dans le cas ou le support sonde d'échappement a été percé, un bouchon doit être obligatoirement utilisé pour assurer l'étanchéité du pot.

Bougies

Les seules bougies autorisées sont les NGK BR8EG / BR9EG / BR10EG munies de leur joint d'origine et sans modification aucune.

2.1.2 Roulements et Bagues d'étanchéité (joints spis)

Seuls les roulements de vilebrequin de Type 6204 jeu interne C3 ou C4 billes acier et cage polyamide de marque SKF sont autorisés. Toutefois, les roulements de même type sont tolérés. Le sens de montage est libre.

Les joints spis doivent être impérativement montés partie creuse vers l'intérieur du carter et non remplis de quelque matière que se soit. Ils doivent être d'origine et ne peuvent en aucun cas être modifiés

Il est toléré d'améliorer la tenue des joints spis dans leur logement par l'utilisation d'une pâte d'étanchéité.

2.1.3 Carburateur et accessoires

TILLOTSON HW-31A (modèle avec Venturi diamètre 17,15 mm Maxi) dans sa configuration strictement d'origine muni de ses 2 brides Thermiques (N° 1 et N°2) conformément montées (IAME Séries FT N°06)

Tout retrait, ajout de matière ou polissage d'un des éléments du carburateur est strictement interdit.

Seuls les accessoires et pièces détachées d'origine livrés avec le carburateur et par IAME-Belgium sont autorisés.

- Pointeau et son puits TILLOTSON Réf : 233-720P avec sa rondelle d'étanchéité cuivre sont les seuls autorisés (1 seule rondelle cuivre d'origine est autorisée et obligatoire)
- Joints et Membranes, TILLOTSON Réf : DG 1HW sont les seuls autorisés
- Kit réparation complet TILLOTSON Réf : RK 7HW est le seul autorisé
- Le Ressort de fourchette est libre

Le joint de carburateur et les 2 joints de brides (Empilage interdit) doivent obligatoirement être des joints d'origine IAME. (épaisseur 0.70 mm +/- 0.30)

Silencieux d'aspiration strictement d'origine sans aucune modification (collage de la trompette autorisé) (Fiche constructeur N°399)

2 versions de Manchon caoutchouc de liaison sont autorisées : (Fiche constructeur N°399)

- Version sans filtre
- Version avec filtre.

! En aucun cas le manchon de liaison du Silencieux d'aspiration ne peut être modifié

L'appendice avant du silencieux d'aspiration peut être percé à des fins de fixation, pour autant que son étanchéité ne soit pas altérée.

Le marquage IAME est facultatif (Pas de marquage sur les plus anciens modèles)

En cas de pluie, un dispositif empêchant l'eau de rentrer directement dans le Silencieux d'aspiration est autorisé, à condition que celui-ci ne fasse pas office de venturi et ne favorise l'entrée d'une plus grande quantité d'air que le silencieux d'aspiration d'origine utilisé seul.

2.1.4 Batteries

Les batteries Technologie VRLA (Plomb / Acide / Gel), sont fortement recommandées.

> Seules les batteries Lithium-Ion 14.8V sont tolérées.

L'utilisation du support de batterie IAME d'origine est facultative

La batterie devra être solidement fixée et ne devra présenter aucun danger pour le pilote,

Les Commissaires Techniques pourront exiger un déplacement de la batterie s'ils jugent l'emplacement de celle-ci dangereux.

A tout moment, la batterie doit être correctement connectée au faisceau électrique du moteur.

2.1.5 Châssis, accessoires et équipements

Tous les châssis de type « Mini kart » Homologués FIA Karting à partir de 2020 ou ayant été homologué par une ASN et intégrant les recommandations FIA Karting sont autorisés.

Le réservoir ne doit alimenter le moteur qu'à la pression atmosphérique normale.

(Cela signifie que, hormis la pompe à essence se trouvant sur le carburateur, tout principe ou système, mécanique ou non, pouvant agir sur la pression interne du réservoir est interdit)

La position du piquage pour la durite d'extraction est libre (Par le haut ou le bas du réservoir)

Arbre arrière

- o *Diamètre extérieur de l'arbre 30 mm maximum*
- o *Longueur 960 mm +/- 10 mm*
- o *Les chanfreins ou arrondis sont autorisés aux extrémités extérieures et intérieures de l'arbre.*
- o *Épaisseur de la paroi 4,9 mm minimum en tout point à l'exception de l'emplacement des logements de clavette et des chanfreins*
- o *Poids 2900 g +/- 100 Gr*

Moyeux

- o *Leur implantation sur l'arbre arrière doit impérativement être de 30mm **minimum***
- o *Empattement compris entre 900 et 950mm. (+/-5mm)*
- o *Voie arrière de 110 cm Maximum.*
- o *Un seul châssis autorisé par meeting.*
- o *Roulements à billes céramique interdits.*
- o *Freins arrière à commande mécanique ou hydraulique.*
- o *Freins avant interdits.*
- o *Disque acier ou fonte obligatoire (Aluminium, Céramique et carbone interdits)*
- o *Jantes alu ou magnésium autorisées (à roulement ou à moyeux pour l'avant)*

Carénage avant répondant obligatoirement aux spécifications FIA Karting, homologué FIA Karting ou ayant été homologué par une ASN et monté avec le Kit de montage homologué FIA Karting 2015-2020 ou 2022-

(Règlement "FIA Karting" Dessin technique N°2c et 2d)

Les Carénages avant doivent être à température ambiante au moment de rentrer dans le parc assistance départ.

La(les) surface(s) inférieure(s) du carénage avant doit(vent) être uniforme(s) et lisse(s) ; le carénage avant ne doit pas comporter de trous ou découpes autres que ceux présents lors de l'homologation.

Les fixations du Carénage avant doivent rester strictement d'origine, aucune modification, aucun artifice additionnel, aucun traitement quel qu'il soit ne sont autorisés.

L'immobilisation doit être réalisée manuellement avec les 2 brides à crochets réglables et ce sans l'aide d'un quelconque outil aussi bien pour le montage que pour le démontage.

La distance entre la carrosserie et le pare-choc avant en position correcte ne peut être inférieure à 27 mm en tous points (IAME Séries RT annexe N°05)

Protection des roues arrières plastique homologuée FIA Karting obligatoire.

La protection arrière ne doit jamais dépasser du plan extérieur des roues arrière.

! *Elle devra être obligatoirement immobilisée dans le sens transversal*

Un dispositif de sécurité sur les supports est autorisé pour peu qu'il ne participe pas à une quelconque rigidification du châssis et qu'il ne soit pas saillant et jugé dangereux.

Le carter de chaîne intégral est obligatoire.

Les protections de châssis sont autorisées pour peu qu'elles soient réalisées en matériaux non cassant, ne procurent aucun avantage (Rigidité, Aérodynamisme etc.), qu'elles ne soient pas saillantes et jugées dangereuses.

En cas de détérioration du châssis enregistré et sur demande du concurrent, les commissaires sportifs peuvent après concertation avec les commissaires techniques autoriser, s'il s'avère irréparable, le remplacement du châssis par un châssis de même type et de même marque.

Après acceptation par le délégué technique KNAF, le châssis de remplacement pourra alors être enregistré.

Pneumatiques imposés

- Slicks : Komet K1D-M Dimensions : Avant : 10 x 4.00-5.
Arrière : 11 X 5.00-5
- Pluies : interdits

Identification en piste

- Plaques numéros : Jaunes (1 avant, 1 arrière, 2 Latérales)
- Chiffres : Noirs
- Série : > 8XX pour les Mini
> 9XX pour les Mini Rookie

(Fond de numéros avec chiffres intégrés autorisés)

2.3 X30 Junior

Poids total minimum (pilote compris) : **145 Kg**

2.3.1 Moteur, accessoires et équipements

Le moteur IAME X30 Junior 16000 RPM est le seul moteur autorisé équipé de l'allumage électronique SELETTA, Digital K (Boîtier de type "C") ou Digital "S" (Bobine de type "C") .
(Fiche Constructeur N°254 à l'indice en vigueur).

Il doit être conforme à la fiche constructeur en vigueur et utilisé avec tous les accessoires d'origine mentionnés sur la fiche constructeur sauf spécification contraire stipulée dans ce présent règlement.

Aucune transformation, amélioration, ajout, retrait de matière ou polissage d'un des éléments du moteur ou d'un de ses accessoires ne sont autorisés.

Seule exception : le pare-chaîne en plastique qui peut être modifié sans nuire à la sécurité pour permettre le démontage de la chaîne sans devoir le démonter du moteur.

La lettre figurant sur le boîtier ou la Bobine électronique doit être visible à tout moment sans devoir le démonter ou démonter quelconque élément (Faisceau, relais etc...)

Le boîtier ou la bobine électronique pourront être remplacés à tout moment de la course par un exemplaire fourni par l'organisateur du challenge et ce sans préavis. Il doit donc être possible de le démonter du kart sans obligation d'intervention mécanique sur un des autres éléments.

Le promoteur du challenge ne peut être tenu responsable en cas de dysfonctionnement du boîtier ou de la bobine électronique échangés.

Rotor d'allumage

- *Le rotor d'allumage doit être impérativement immobilisé et bloqué sur l'arbre du vilebrequin.*
- *La clavette doit avoir une largeur constante de 2,5 mm 0 / - 0,06 et être "ajustée" dans la rainure de clavette du vilebrequin*
- *La rainure de clavette sur le rotor doit en tous points mesurer 2,5 mm 0 /+ 0,1*

Stator d'allumage

- *Les 4 trous de fixation Ø 5 0 /+0,5 du stator sur le carter moteur ne pourront subir aucune modification*
- *Les 4 vis de fixation M5 du stator devront rester strictement d'origine sans aucune modification.*

Seules les pièces détachées d'origine IAME peuvent être employées lors des entretiens du moteur.

Joint de cylindre

- *Épaisseur libre (IAME origine uniquement)*
- *Empilage autorisé.*

*Squish **minimum** mesuré en tout point : **0,90 mm***

Contrôle réalisé avec un fil d'alliage étain / plomb "60/40" (Marque WURTH Ref : N°0987-113) de Ø 1,5 mm +0,05 / - 0,1 suivant la méthode décrite en annexe 12 du IAME INTERNATIONAL SERIES

Le segment d'origine est le seul autorisé (épaisseur 2.18mm +/- 0.05mm)

Les clapets en fibre de verre VETRONITE (Épaisseur 0.30mm minimum) ou carbone (Épaisseur 0.24 mm minimum) d'origine et marqués IAME sans modification aucune sont les seuls autorisés.

! Le panachage des clapets est interdit. Le sens de montage est libre.

Partie 2 – Prescriptions par catégorie – X30 Junior 2.3.1 (suite)

Seuls les pignons moteurs 10, 11 et 12 dents d'origine IAME sont autorisés.

La mise en marche doit se faire obligatoirement par le système de démarreur à source d'énergie embarquée; toutefois, en cas de force majeure, le démarrage pourra se faire par démarreur externe et ce à l'appréciation du contrôle technique qui veillera à ce que le pilote se présente avec un kart en ordre de démarrage dans un délai raisonnable.

L'embrayage centrifuge doit être en prise totale et entraîner le kart à un régime de 4500 T / mn avec une tolérance de + 500 T/mn maximum et ce, à tout moment de l'épreuve. (au départ comme à l'arrivée).

Les contrôles peuvent se faire en pré grille et/ou en parc arrivée.

En cas de contrôle en pré-grille ou en parc arrivée, tout pilote ne satisfaisant pas à cette règle fera l'objet d'un constat de non-conformité technique. Il sera interdit de départ.

Le compte-tour utilisé pour les contrôles est de marque Alfano

Le joint torique assurant l'étanchéité entre la cloche et le moyeu d'embrayage est obligatoire.

L'intérieur de la cloche ainsi que les garnitures d'embrayage ne devront présenter aucune trace de lubrifiant.

Les seules bougies autorisées sont les NGK BR9EG / BR10EG / BR9EIX / BR10EIX / R6254E-105 munies de leur joint d'origine et sans modification aucune.

L'échappement d'origine nouvelle génération est le seul autorisé (Fiche constructeur N°254)

Cale(s) d'épaisseur X30125375 facultative(s)

La longueur de l'échappement pourra être ajustée par l'utilisation de cale(s) X30125375 (ép. 3 mm +/- 0,5mm) d'origine IAME ou de joints additionnels sans aucune modification. (Fiche constructeur N°254)

! Un Joint d'échappement au minimum est obligatoire.

*Le seul raccord d'échappement autorisé est le modèle avec restricteur de 22.7mm Maximum à froid comme à chaud (Fiche constructeur N°254).
Son étanchéité devra être assurée et pourra être contrôlée.*

L'échappement ainsi que le raccord ne peut subir aucune transformation. Il ne peut également subir aucun retrait de matière ou de peinture ni aucun traitement de chromage ou de polissage.

Le silencieux additionnel d'origine IAME sans aucune modification est obligatoire et est le seul autorisé (IAME Séries FT N°04).

A tout moment les contrôleurs techniques peuvent exiger le remplacement du matériau d'insonorisation, du silencieux, de l'échappement, sans aucune justification

Une sonde de température d'échappement est autorisée.

*Le système thermostat d'origine IAME (Simple ou By-pass) est facultatif.
Les durites doivent être d'origine IAME (bleues ou noires).*

Un raccord pour prise de température d'eau est autorisé ainsi qu'un coude (facultatif) pour faciliter l'installation de la durite.

*Le nombre et la longueur des supports de radiateur est libre (Supports **d'origine IAME** uniquement)*

Tout réchauffeur ou systèmes de raccordement pour réchauffeur sur le circuit d'eau sont strictement interdit

*Le "Groupe pompe" (pompe et poulie) d'origine IAME doit impérativement être monté en totalité, avec les courroies (modèle libre) en place sur la poulie.
Le panachage d'éléments plastique et alu est autorisé.*

Les protections de cylindre de tous types sont tolérées pour peu qu'elles ne procurent aucun avantage Aérodynamique, qu'elles ne soient pas saillantes et jugées dangereuses.

Partie 2 – Prescriptions par catégorie – X30 Junior 2.3.1 (suite) X30 Junior 2.3.2 -> 2.3.3

Un écran de radiateur réglable (rideau) est autorisé. Celui-ci doit être fixé sur le radiateur. Une bande adhésive est tolérée pour peu que celle-ci fasse le tour du radiateur de telle manière qu'elle ne puisse pas être enlevée en roulant, même partiellement.

2.3.2 Roulements et Bagues d'étanchéités (joints spis)

Roulements de vilebrequin

- o *Type 6206 jeu interne C3 ou C4 à billes acier et cage polyamide de marque SKF (les roulements de même type mais de marque différente seront tolérés) Sens de montage libre.*
- o *BC-3342 B à rouleaux uniquement de marque SKF (sens de montage -> voir Fiche Constructeur N°254)*

! Le panachage 6206 / BC-3342 B est interdit.

- > *Les cales de réglages de jeu axial IAME d'origine sont autorisées.*

Roulements d'Arbre d'équilibrage

- Type 6202 et 6005 jeu interne C3 ou C4 à billes acier et cage polyamide de marque SKF (les roulements de même type mais de marque différente seront tolérés)
Sens de montage libre.

! Tout roulement à contacts obliques est interdit.

Les joints spis doivent être impérativement montés partie creuse vers l'intérieur du carter et non remplis de quelque matière que se soit. Ils doivent être d'origine et ne peuvent en aucun cas être modifiés.

2.3.3 Carburateur et accessoires, silencieux d'aspiration et protection pluie

TILLOTSON HW-27A (modèle avec Venturi diamètre 27,00 mm Maxi) dans sa configuration strictement d'origine (Fiche Constructeur N° 348)
Tout retrait, ajout de matière ou polissage d'un des éléments du carburateur est strictement interdit.

Seuls les accessoires et pièces détachées d'origine sont autorisés

- Kit Pointeau et Puits TILLOTSON Réf : 233-721P avec rondelle d'étanchéité cuivre sont les seuls autorisés (1 seule rondelle cuivre d'origine est autorisée)
- Kit Joints et Membranes, TILLOTSON Réf : DG 3HW sont les seuls autorisés
- Kit réparation complet TILLOTSON Réf : RK 6HW est le seul autorisé
- Le Ressort de fourchette est libre
- Le joint de carburateur devra obligatoirement être un joint d'origine IAME. (épaisseur 1 mm +/- 0.3mm)
- Le joint de convoyeur / boîte à clapets devra obligatoirement être un joint d'origine IAME. (épaisseur 0,8 mm +/- 0,3 mm)
- Le joint de boîte à clapets / carter devra obligatoirement être un joint d'origine IAME. (épaisseur 1 mm +/- 0,3 mm)

Seul le Silencieux d'aspiration (Nouvelle Génération) muni de son raccord caoutchouc et de son élément filtrant en mousse strictement d'origine sans aucune modification est autorisé (Fiche Constructeur N°254)

Les trompettes peuvent être collées. Les grilles de trompettes sont facultatives.

En cas de pluie, seule la protection pluie IAME d'origine (Fiche Constructeur N°254) ou le modèle identique non-marqué IAME sont autorisées.

Toute modification de la protection pluie est interdite.

Partie 2 – Prescriptions par catégorie – Junior 2.3.4 -> 2.3.5

2.3.4 Batteries

Les batteries Technologie VRLA (Plomb / Acide / Gel), sont fortement recommandées.

> Seules les batteries Lithium-Ion 14.8V maximum sont tolérées.

L'utilisation du support de batterie IAME d'origine est facultative.

La batterie devra être solidement fixée et ne devra présenter aucun danger pour le pilote,

Les Commissaires Techniques pourront exiger un déplacement de la batterie s'ils jugent l'emplacement de celle-ci dangereux.

A tout moment, la batterie devra être correctement connectée au faisceau électrique du moteur.

2.3.5 Châssis, accessoires et équipements

Tous les châssis homologués FIA Karting à partir de 2015 sont autorisés.

Un seul châssis est autorisé par meeting.

Le "sticker" fabricant sur l'arbre arrière est facultatif.

Freins à commande hydraulique homologués FIA Karting

Freins avant interdits.

Disques acier ou fonte obligatoires (Aluminium, Céramique et carbone interdits)

Roulements à billes céramique interdits.

*Carénage avant et supports (pare-chocs inférieur / supérieur) Homologués FIA Karting 2022 – 2023 obligatoire monté avec le Kit de montage homologué FIA Karting 2022-2023.
(Règlement FIA Karting Dessin technique N°2c et 2d)*

Les Carénages avant doivent être à température ambiante au moment de rentrer dans le parc assistance départ.

La(les) surface(s) inférieure(s) du carénage avant doit(vent) être uniforme(s) et lisse(s) .

Le carénage avant ne doit pas comporter de trous ou découpes autres que ceux présents lors de l'homologation.

Les fixations du Carénage avant doivent rester strictement d'origine, aucune modification, aucun artifice additionnel, aucun traitement quel qu'il soit ne sont autorisés.

L'immobilisation doit être réalisée manuellement avec les 2 brides à crochets réglables et ce sans l'aide d'un quelconque outil aussi bien pour le montage que pour le démontage.

La distance entre la carrosserie et le pare-choc avant en position correcte ne peut être inférieure à 27 mm en tous points (IAME Séries RT annexe N°05)

La protection des roues arrières plastique homologuée FIA Karting obligatoire.

La protection arrière ne doit jamais dépasser du plan extérieur des roues arrière et devra obligatoirement être immobilisée dans le sens transversal.

Un dispositif de sécurité sur les supports est autorisé pour peu qu'il ne participe pas à une quelconque rigidification du châssis et qu'il ne soit pas saillant et jugé dangereux.

Le carter de chaîne intégral est obligatoire.

Les protections de châssis sont autorisées pour peu qu'elles soient réalisées en matériaux non cassant, ne procurent aucun avantage (Rigidité, Aérodynamisme etc.) et qu'elles ne soient pas jugées saillantes et dangereuses.

En cas de détérioration du châssis enregistré et sur demande du concurrent, les commissaires sportifs peuvent après concertation avec les commissaires techniques autoriser s'il s'avère irréparable, le remplacement du châssis par un châssis de même marque et de même type.

Après acceptation par le délégué technique KNAF, le châssis de remplacement pourra alors être enregistré.

Partie 2 – Prescriptions par catégorie – X30 Junior 2.3.5 (suite)

Pneumatiques imposés

- Slicks : **Komet K2H** Dimensions : Avant 10x4.60-5
Arrière 11x7.10-5.
- Pluies: **Komet K1W** Dimensions : Avant 10x4.20-5
Arrière 11x6.00-5

Identification en piste

- Plaques numéros : **Jaunes** (1 avant, 1 arrière, 2 Latérales)
- Chiffres : **Noirs**
- Série : **1XX**

(Fond de numéros avec chiffres intégrés autorisés)

Partie 2 – Prescriptions par catégorie – X30 Senior / X30 Senior Master / X30 Senior Master 180 / X30 Senior Cup. 2.4 -> 2.4.1

2.4 X30 Senior, X30 Senior Master, X30 Senior Master 180, X30 Senior Cup

X30 Senior

Poids total minimum (pilote compris) : 158Kg

X30 Senior Master

Poids total minimum (pilote compris) : 168Kg

X30 Senior Master 180

Poids total minimum (pilote compris) : 180Kg

X30 Senior Cup

Poids total minimum (pilote compris) : 168Kg

2.4.1 Moteur, accessoires et équipements

Le moteur IAME X30 Junior 16000 RPM est le seul moteur autorisé équipé de l'allumage électronique SELETTA, Digital K (Boîtier de type "C".) ou Digital "S" (Bobine de type "C".) (Fiche Constructeur N°254 à l'indice en vigueur).

Il doit être conforme à la fiche constructeur en vigueur et utilisé avec tous les accessoires d'origine mentionnés sur la fiche constructeur sauf spécification contraire stipulée dans ce présent règlement.

Aucune transformation, amélioration, ajout, retrait de matière ou polissage d'un des éléments du moteur ou d'un de ses accessoires ne sont autorisés.

Seule exception : le pare-chaîne en plastique qui peut être modifié sans nuire à la sécurité pour permettre le démontage de la chaîne sans devoir le démonter du moteur.

La lettre figurant sur le boîtier ou la bobine électronique doit être visible à tout moment sans devoir le démonter ou démonter quelconque élément (Faisceau, relais etc...)

Le boîtier ou la bobine électronique peuvent être remplacés à tout moment de la course par un exemplaire fourni par l'organisateur du challenge et ce sans préavis. Il doit donc être possible de le démonter du kart sans obligation d'intervention mécanique sur un des autres éléments.

Le promoteur du challenge ne peut être tenu responsable en cas de dysfonctionnement du boîtier ou de la électronique échangés.

Rotor d'allumage

- *Le rotor d'allumage doit être impérativement immobilisé et bloqué sur l'arbre du vilebrequin.*
- *La clavette doit avoir une largeur constante de 2,5 mm 0 / - 0,06 et être "ajustée" dans la rainure de clavette du vilebrequin*
- *La rainure de clavette sur le rotor doit en tous points mesurer 2,5 mm 0 /+ 0,1*

Stator d'allumage

- *Les 4 trous de fixation Ø 5 0 /+0,5 du stator sur le carter moteur ne pourront subir aucune modification*
- *Les 4 vis de fixation M5 du stator devront rester strictement d'origine sans aucune modification.*

Seules les pièces détachées d'origine IAME pourront être employées lors des entretiens du moteur.

Joint de cylindre

- *Epaisseur libre (IAME origine uniquement)*
- *Empilage autorisé.*

*Squish **minimum** mesuré en tout point : 0,90 mm*

Contrôle réalisé avec un fil d'alliage étain / plomb "60/40" (Marque WURTH Ref : N°0987-113)
de Ø 1,5 mm +0,05 / - 0,1 suivant la méthode décrite en annexe 12 du IAME INTERNATIONAL SERIES

Partie 2 – Prescriptions par catégorie – X30 Senior / X30 Senior Master / X30 Senior Master 180 / X30 Senior Cup. 2.4.1 (suite)

Le segment d'origine est le seul autorisé (épaisseur 2.18mm +/- 0.05mm)

Les clapets en fibre de verre VETRONITE (Epaisseur 0.30mm minimum) ou carbone (Epaisseur 0.24 mm minimum) d'origine et marqués IAME sans modification aucune sont les seuls autorisés.

Le panachage des clapets est interdit. Le sens de montage est libre.

Seuls les pignons moteurs 10, 11 et 12 dents d'origine IAME sont autorisés.

La mise en marche doit se faire obligatoirement par le système de démarreur à source d'énergie embarquée; toutefois, en cas de force majeure, le démarrage pourra se faire par démarreur externe et ce à l'appréciation du contrôle technique qui veillera à ce que le pilote se présente avec un kart en ordre de démarrage dans un délai raisonnable.

L'embrayage centrifuge doit être en prise totale et entraîner le kart à un régime de 4500 T / mn avec une tolérance de + 500 T/mn maximum et ce, à tout moment de l'épreuve. Les contrôles peuvent se faire en pré grille et/ou en parc arrivée.

En cas de contrôle en pré-grille ou en parc arrivée, tout pilote ne satisfaisant pas à cette règle fera l'objet d'un constat de non-conformité technique. Il pourra être interdit de départ. Le compte-tour utilisé pour les contrôles est de marque Alfano.

Le joint torique assurant l'étanchéité entre la cloche et le moyeu d'embrayage est obligatoire.

L'intérieur de la cloche ainsi que les garnitures d'embrayage ne doit présenter aucune trace de lubrifiant.

Les seules bougies autorisées sont les NGK BR9EG / BR10EG / BR9EIX / BR10EIX / R6254E-105 munies de leur joint d'origine et sans modification aucune.

En cas de pluie, un dispositif empêchant l'eau de rentrer directement dans le silencieux d'aspiration est autorisé, à condition que celui-ci ne fasse pas office de venturi et favorise l'entrée d'une plus grande quantité d'air que le silencieux d'aspiration d'origine utilisé seul.

L'échappement d'origine nouvelle génération est le seul autorisé (Fiche constructeur N°254)

Cale(s) d'épaisseur X30125375 facultative(s)

La longueur de l'échappement peut être ajustée par l'utilisation de cale(s) X30125375 (ép. 3 mm +/- 0,5mm) d'origine IAME ou de joints additionnels sans aucune modification. (Fiche constructeur N°254)

Un Joint d'échappement au minimum est obligatoire.

L'échappement ainsi que le raccord ne peuvent subir aucune transformation. Il ne peuvent également subir aucun retrait de matière ou de peinture ni aucun traitement de chromage ou de polissage.

Le silencieux additionnel d'origine IAME sans aucune modification est obligatoire et est le seul autorisé (IAME Séries FT N°04).

A tout moment les contrôleurs techniques peuvent exiger le remplacement du matériau d'insonorisation, du silencieux ou du pot d'échappement sans aucune justification.

Une sonde de température d'échappement est autorisée.

Les durites doivent être d'origine IAME (bleues ou noires).

Un raccord de prise de température d'eau peut-être installé sur une durite ainsi qu'un coude facultatif pour faciliter l'installation de la durite.

Le système thermostat d'origine IAME (Simple ou By-pass) est facultatif.

Tout réchauffeur ou systèmes de raccordement pour réchauffeur sur le circuit d'eau sont strictement interdit.

Partie 2 – Prescriptions par catégorie – X30 Senior / X30 Senior Master / X30 Senior Master 180 / X30 Senior Cup. 2.4.1 (suite)
->2.4.2 2.4.3

Le nombre et la longueur des supports de radiateur est libre. (Supports **d'origine IAME** uniquement)

Le "Groupe pompe" (pompe et poulie) d'origine IAME doit impérativement être monté correctement et en totalité, avec les courroies (modèle libre) en place sur la poulie. Le panachage d'éléments plastique et alu est autorisé.

Les protections de cylindre de tous types sont tolérées pour peu qu'elles ne procurent aucun avantage Aérodynamique, qu'elles ne soient pas saillantes et jugées dangereuses.

Un écran de radiateur réglable (rideau) est autorisé. Celui-ci doit être fixé sur le radiateur. Une bande adhésive est tolérée pour peu que celle-ci fasse le tour du radiateur de telle manière qu'elle ne puisse pas être enlevée en roulant, même partiellement

2.4.2 Roulements et Bagues d'étanchéités (joints spis)

Roulements de vilebrequin

- Type 6206 jeu interne C3 ou C4 à billes acier et cage polyamide de marque SKF (les roulements de même type mais marque différente seront tolérés). Sens de montage libre.
- BC-3342 B à rouleaux uniquement de marque SKF (sens de montage -> voir Fiche Constructeur N°254)

- ! Le panachage 6206 / BC-3342B est interdit.
- > les cales de réglages de jeu axial IAME d'origine sont autorisées.

Roulements d'arbre d'équilibrage

- Type 6202 et 6005 jeu interne C3 ou C4 à billes acier et cage polyamide de marque SKF (les roulements de même type mais marque différente seront tolérés) Sens de montage libre.

- ! Tout roulement à contact oblique est interdit.

Les joints spis doivent être impérativement montés partie creuse vers l'intérieur du carter et non remplis de quelque matière que se soit. Ils doivent être d'origine et ne peuvent en aucun cas être modifiés

2.4.3 Carburateur et accessoires, silencieux d'aspiration et protection pluie

TILLOTSON HW-27A (modèle avec Venturi diamètre 27,00 mm Maxi) dans sa configuration strictement d'origine (Fiche Constructeur N° 348)

Tout retrait, ajout de matière ou polissage d'un des éléments du carburateur est strictement interdit.

Seuls les accessoires et pièces détachées d'origine sont autorisés

- Kit Pointeau et Puits TILLOTSON Réf : 233-721P avec rondelle d'étanchéité cuivre sont les seuls autorisés (1 seule rondelle cuivre d'origine est autorisée)
- Kit Joints et Membranes, TILLOTSON Réf : DG 3HW sont les seuls autorisés
- Kit réparation complet TILLOTSON Réf : RK 6HW est le seul autorisé
- Le Ressort de fourchette est libre

- Le joint de carburateur devra obligatoirement être un joint d'origine IAME. (épaisseur 1 mm +/- 0.3mm)
- Le joint de convoyeur / boîte à clapets devra obligatoirement être un joint d'origine IAME. (épaisseur 0,8 mm +/- 0,3 mm)
- Le joint de boîte à clapets / carter devra obligatoirement être un joint d'origine IAME. (épaisseur 1 mm +/- 0,3 mm)

Partie 2 – Prescriptions par catégorie – X30 Senior / X30 Senior Master / X30 Senior Master 180 / X30 Senior Cup 2.4.3 (suite)
-> 2.4.4 2.4.5

Seul le Silencieux d'aspiration (Nouvelle Génération) muni de son raccord caoutchouc et de son élément filtrant en mousse strictement d'origine sans aucune modification est autorisé (Fiche Constructeur N°254)

Les trompettes peuvent être collées. Les grilles de trompettes sont facultatives.

En cas de pluie, seule la protection pluie IAME d'origine (Fiche Constructeur N°254) ou le modèle identique non-marqué IAME sont autorisés.

Toute modification de la protection pluie est interdite.

2.4.4 Batteries

Les batteries Technologie VRLA (Plomb / Acide / Gel), sont fortement recommandées.

> Seules les batteries Lithium-Ion 14.8V sont tolérées.

L'utilisation du support de batterie IAME d'origine est facultatif.

La batterie devra être solidement fixée et ne devra présenter aucun danger pour le pilote,

Les Commissaires Techniques pourront exiger un déplacement de la batterie s'ils jugent l'emplacement de celle-ci dangereux.

A tout moment, la batterie devra être correctement connectée au faisceau électrique du moteur.

2.4.5 Châssis, accessoires et équipements

Tous les châssis homologués FIA Karting à partir de 2015 sont autorisés.

Un seul châssis est autorisé par meeting.

Le "sticker" fabricant sur l'arbre arrière est facultatif.

Freins à commande hydraulique homologués FIA Karting.

Freins avant interdits.

Disques acier ou fonte obligatoires (Aluminium, Céramique et carbone interdits)

Roulements à billes céramique interdits.

Carénage avant et supports (pare-chocs inférieur / supérieur) Homologués FIA Karting 2022 – 2023 obligatoire monté avec le Kit de montage homologué FIA Karting 2022-2023. (Règlement FIA Karting Dessin technique N°2c et 2d)

Les Carénages avant doivent être à température ambiante au moment de rentrer dans le parc assistance départ.

La(les) surface(s) inférieure(s) du carénage avant doit(vent) être uniforme(s) et lisse(s) .

Le carénage avant ne doit pas comporter de trous ou découpes autres que ceux présents lors de l'homologation.

Les fixations du Carénage avant doivent rester strictement d'origine, aucune modification, aucun artifice additionnel, aucun traitement quel qu'il soit ne sont autorisés.

L'immobilisation doit être réalisée manuellement avec les 2 brides à crochets réglables et ce sans l'aide d'un quelconque outil aussi bien pour le montage que pour le démontage.

La distance entre la carrosserie et le pare-choc avant en position correcte ne peut être inférieure à 27 mm en tous points (IAME Séries RT annexe N°05)

La protection des roues arrières plastique homologuée FIA Karting obligatoire.

La protection arrière **ne doit jamais** dépasser du **plan extérieur** des roues arrière et devra **obligatoirement** être **immobilisée** dans le sens transversal.

Un dispositif de sécurité sur les supports est autorisé pour peu qu'il ne participe pas à une quelconque rigidification du châssis et qu'il ne soit pas saillant et jugé dangereux.

Partie 2 – Prescriptions par catégorie – X30 Senior, X30 Senior Master, X30 Senior Master 180, X30 Senior Cup. 2.4.5 (suite)

Le carter de chaîne intégral est obligatoire.

Les protections de châssis sont autorisées pour peu qu'elles soient réalisées en matériaux non cassant, ne procurent aucun avantage (Rigidité, Aérodynamisme etc.) et qu'elles ne soient pas jugées saillantes et dangereuses.

En cas de détérioration du châssis enregistré et sur demande du concurrent, les commissaires sportifs peuvent après concertation avec les commissaires techniques autoriser s'il s'avère irréparable, le remplacement du châssis par un châssis de même marque et de même type.

Après acceptation par le délégué technique KNAF, le châssis de remplacement pourra alors être enregistré.

Pneumatiques imposés

- Slicks : Komet **K2M** Dimensions: Avant 10x4.60-5
Arrière 11x7.10-5.
- Pluies: Komet **K1W** Dimensions : Avant 10x4.20-5
Arrière 11x6.00-5

Identification en piste

X30 Senior, X30 Senior Master, X30 Senior Master 180, X30 Senior Cup

- Plaques numéros : **Jaunes** (1 avant / 1 arrière / 2 latérales)
- Chiffres : **Noirs**
- Série : > **2XX** et **3XX** pour les X30 Sénior.
> **4XX** et **5XX** pour les X30 Sénior Master.
> **8XX** pour les X30 Sénior Master 180.
> **6XX** pour les X30 Senior Cup.

(Fond de numéros avec chiffres intégrés autorisés)

- Partie 3 -

(Chronologie)

3.1 Chronologie et Mises à jour

3.1.1 Version initiale

Date d'effet

IAME Séries RT 2023 / V.I

Version initiale

01/01/2023

3.1.2 Mises à jour

IAME Séries RT M.A.J N° ...

Mises à jour

(*)

* Les **Mises à jour de ce règlement**, sont signifiées dans le document
(IAME Séries DR 2023) à l'indice en vigueur

KNAF

Knac Nationale Autosport Federatie



KNAF

Knac Nationale Autosport Federatie