

Règlement Technique 2020

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
 - 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
- 2.2 X30 Cadet
 - 2.2.1 Moteur, accessoires et équipements
 - 2.2.2 Roulements
 - 2.2.3 Carburateur et accessoires
 - 2.2.4 Batteries
 - 2.2.5 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 Master, X30 Gentleman

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

2.5 X30 Super-Shifter 175cc

2.5.1 Moteur, accessoires et équipements

2.5.2 Roulements

2.5.3 Carburateur et accessoires

2.5.4 Batteries

2.5.5 Châssis, accessoires et équipements

Partie 3 : Chronologie

3.1 Version initiale

3.2 Mises à jour



Speedwear.be



– Partie 1 –

PRESCRIPTIONS GENERALES

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, on entend toutes les opérations susceptibles de changer l'aspect initial et les côtes d'une pièce d'origine. Il est strictement interdit 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 est interdit.

Les pilotes ou leur tuteur sont responsables de la conformité de leur matériel.

Les tolérances d'usinage, d'assemblage et de réglages indiqués sur les fiches 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 techniques en vigueur sont listées dans le document récapitulatif de référence IAME Séries BENELUX DR 2020 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 annexes CIK en vigueur sera appliqué.

Les contrôles de conformité seront effectués par l'équipe de contrôle technique IAME Séries Benelux avec la collaboration de l'équipe des contrôleurs techniques de la Fédération. C'est cette dernière et elle seule qui rédigera les constats de non-conformité éventuels.

Une ou plusieurs personne(s) mandatée(s) par le promoteur des IAME Séries BENELUX ou le promoteur lui-même pourront participer aux contrôles techniques et auront 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) pourront être des revendeurs agréés IAME Series Benelux. Dans ce cas, le ou les revendeur(s) agréé(s) mandaté(s) ou le promoteur, pourront proposer les contrôles à réaliser et ce en concertation avec les contrôleurs techniques IAME Séries Benelux et ceux de La Fédération.

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

- Le présent règlement
- Les fiches d'homologation ou fiches techniques
- La comparaison avec l'élément étalon



(PARTIE 1 PRESCRIPTIONS GENERALES)

En cas de controverse lors d'un contrôle technique, les pièces faisant l'objet de contestation pourront 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.

La décision de la " IAME " prévaut sur toutes contestations des éléments cités ci-dessus.

Pour les pilotes de la Zone Benelux :

Les moteurs ne pourront être achetés et entretenus qu'auprès des revendeurs agréés IAME Series Benelux. Ils devront arborer leur numéro de série original, sauf dérogation (remplacement d'un carter endommagé)

Les moteurs utilisés en IAME Séries Benelux devront obligatoirement être accompagnés d'un passeport d'identification rempli et authentifié par "IAME-Belgium" ou "IAME *Nederlands*" et seront plombés par un revendeur agréé de la zone Benelux.

Pour les pilotes étrangers (hors Zone Benelux) :

Seuls ces pilotes seront autorisés à utiliser des moteurs qui n'ont pas été vendus et entretenus par "IAME-Belgium" ou "IAME Nederland », ces pilotes se verront délivrer un passeport temporaire à chaque épreuve.

Dispositions spéciales :

- Catégories X30 Junior & Senior

Tous les moteurs devront obligatoirement être équipés avec le "nouveau" cylindre possédant les plans de joints gravés "IAME " et muni du système de verrouillage de la chemise (Goupille)

- Catégories X30 Cadet, Master & Gentleman

Les moteurs pourront être équipés avec l'"ancien" ou le "nouveau «cylindre. (Cylindre gravé ou non gravé "IAME " et présence ou non du système de verrouillage)

- Nombre de moteurs autorisés

1 moteur "course " et 1 moteur " Secours " sont autorisés par meeting.

- Passeport moteur et plomb

Pour les pilotes de la zone Benelux, les moteurs devront obligatoirement être scellés par un plomb IAME numéroté que seul un revendeur agréé "IAME-Belgium" ou " IAME- *Nederland* " peut apposer ou retirer. Le numéro du plomb sera clairement indiqué sur le passeport ainsi que le nom du team et de son signataire (IAME Séries RT Annexe N°04)



Pour les pilotes étrangers utilisant des moteurs qui ne sont pas issus d'un revendeur de la zone Benelux, les moteurs devront obligatoirement être scellés par un plomb IAME. Un passeport temporaire indiquera clairement le nom du team ainsi que l'identité du signataire. Le signataire est le responsable du team qui s'engage quant à la conformité du moteur concerné.

- Dépôt du passeport au contrôle technique :

Le passeport du moteur de «course» sera présenté lors du contrôle technique. Il sera vérifié que les numéros de série et de plomb moteur sont correctement indiqués sur le passeport moteur, il sera conservé durant toute la durée de l'épreuve par le contrôle technique.

- Changement de moteur après les essais Qualificatifs :

En cas de casse ou problème significatif de fonctionnement d'un moteur, avérés et constatés par le Délégué technique, le concurrent pourra utiliser son moteur « Secours » en lieu et place de son moteur « Course ». AVANT son utilisation, le concurrent devra se présenter avec son moteur « Secours » au contrôle technique avec le passeport du moteur concerné afin de réaliser le contrôle des numéros de série et de plomb moteur.

- Déplombage d'un moteur :

Il est interdit de déplomber un moteur « course » ou « secours » à partir des essais chronométrés sous peine de disqualification pour le meeting.

A partir des essais qualificatifs le plomb moteur ne pourra plus être remplacé.

- Non-conformité technique, partie scellée du moteur :

En cas de non-conformité pour la partie plombée du moteur, le pilote concerné se verra exclu du meeting. La responsabilité du revendeur ayant scellé le moteur sera engagée. Il pourra se faire retirer son agrément en fonction de la gravité des faits reprochés

- Publicité :

Chaque pilote devra prévoir un espace sur les carrosseries de son kart réservé aux sponsors des IAME Séries BENELUX selon un plan précis fourni par IAME-Belgium.

Tout affichage sur le kart d'une marque ou firme concurrente directe d'un des sponsors du challenge est strictement interdit.



1.2 CARBURANT et LUBRIFIANT

Un carburant de distribution courante Essence 98 Sans plomb, (E5-98 Norme EN 228) provenant de la (ou les) station-service imposée(s) 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 Imposée :

Mini et X30 Cadet : 4 à 6 %

Autres catégories : 5 à 6 %

Le pourcentage utilisé devra être précisément écrit sur le formulaire d'enregistrement Matériel à rendre impérativement lors du contrôle technique.

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 sera le « fuel tester » de marque DIGATRON.

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

Dans ce cas le mélange sera effectué en parc fermé sous le contrôle d'un commissaire technique par le pilote ou son mécanicien qui devra utiliser pour le mélange un bidon d'huile scellé ou cacheté avec sa capsule d'origine.

1.3 PNEUMATIQUES

1.3.1 Applications Communes

Pour les concurrents Néerlandais, lors des meetings "IAME Séries Benelux", Les pneus pour les essais et les vouchers pour les pneus de course (Slicks et pluies) devront être achetés chez "IAME **Nederland**"

Pour les autres concurrents, les pneus devront être achetés chez « IAME-Belgium » ou un revendeur agréé IAME-Belgium.

Les pneus devront être utilisés tels que livrés par le fournisseur. Tout traitement pouvant modifier les caractéristiques des pneumatiques est strictement interdit. Tous systèmes embarqués de modification, de prise et transmission de pression et température de pneus sont strictement interdits dans toutes les catégories.

Des contrôles pourront être effectués à tout moment de l'épreuve.

L'appareil de mesure "MiniRAELite" sera utilisé pour vérifier que les pneus sont en conformité avec le règlement. La mesure COV ne devra pas dépasser 4 ppm. (valeur maximale)

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 un 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 série 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 devra le faire constater par le responsable des pneumatiques.

Le concurrent qui sur la même référence et le même type de pneu constate lors de l'enregistrement une différence de circonférence égale ou supérieure de 15 mm pourra demander le remplacement de celui-ci.

Seuls les pneus **non-utilisés** pourront être échangés, avec l'accord du délégué technique et du responsable IAME-Belgium.

1.3.2 Pneumatiques - Applications particulières par catégories :

Mini-Parilla:

Pneus autorisés

Slicks : Komet K1D-M

Pluies : Interdits

Pneus Slicks "Course"

Pour les pneus Slicks "course" les concurrents devront acheter un Voucher chez leur revendeur agréé respectif. Ce Voucher leur permettra de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « course » provenant d'un seul et même lot et qui sera scanné à l'heure prévu dans le timing. Les pneus Slicks "course" ne pourront être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs (Tous les pilotes prendront le départ des essais qualificatifs en pneus neufs) Ils seront contrôlés avant chaque utilisation (Essais qualificatifs et courses)

Pneu slick " Réserve "

Pour obtenir le pneu slick de "réserve", les concurrents retireront un Voucher " pneu de réserve " en temps voulu chez leur revendeur respectif. Ce Voucher leur permettra de retirer auprès de l'organisation un pneu de réserve qui sera enregistré et scanné. Ce pneu de réserve ne pourra être distribué, enregistré et utilisé qu'après les essais Qualificatifs.

Pneus Slicks « Essais » *A PARTIR DE « TEST 3 » JUSQUE QUALIFYING PRACTICE (VOIR TIMING)**

Pour les pneus Slicks "Essais" les concurrents achèteront un Voucher chez leur revendeur respectif. Ce Voucher leur permettra de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « essais » provenant d'un seul et même lot qui sera scanné lors de la distribution suivant le timing officiel. Ceux qui souhaitent utiliser un set de pneus usagés scanneront également leurs pneus lors de la distribution prévue suivant le timing officiel. Les pneus enregistrés seront contrôlés avant chaque session

Cette disposition s'applique à partir du « TEST 3 » identifié sur le timing du vendredi jusqu'au « QUALIFYING PRACTICE »

Quantités autorisées : (Par meeting, pour la partie concernée)

PNEUS SLICKS COURSES : 2 pneus Avants et 2 pneus Arrières Scannés à partir des essais qualificatifs jusqu'à la fin du meeting + 1 Réserve Avant OU Arrière (au choix) à partir de la 1^{ère} Manche Qualificative

PNEUS ESSAIS : 2 pneus Avants et 2 pneus Arrières Scannés à partir du « TEST 3 » le vendredi jusqu'aux essais qualificatifs.

Pour le Warm Up du dimanche matin, les pneus seront libres, de même marque et type que ceux imposés dans la catégorie. Les pneus "course" et/ou « Essais » pourront être utilisés.



Pour les Essais Qualificatifs, Manches qualificatives, préfinales et finales les seuls pneus slicks utilisables sont les pneus « course » qui auront été scannés à cet effet.

(1.3.2 Pneumatiques - Applications particulières par catégories- X30 Cadet)

X30 Cadet :

Pneus autorisés

Slicks : Komet K1H

Pluies : Komet K1W

Pneus Slicks "Course"

Pour les pneus Slicks "course" les concurrents devront acheter un Voucher chez leur revendeur agréé respectif. Ce Voucher leur permettra de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « course » provenant d'un seul et même lot et qui sera scanné à l'heure prévu dans le timing.

Les pneus Slicks "course " ne pourront être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs (Tous les pilotes prendront le départ des essais qualificatifs en pneus neufs)

Ils seront contrôlés avant chaque utilisation (Essais qualificatifs et courses)

Pneu slick " Réserve "

Pour obtenir le pneu slick de "réserve", les concurrents retireront un Voucher " pneu de réserve " en temps voulu chez leur revendeur respectifs. Ce Voucher leur permettra de retirer auprès de l'organisation un pneu de réserve qui sera enregistré et scanné.

Ce pneu de réserve ne pourra être distribué et enregistré qu'après les essais Qualificatifs. Ce n'est qu'après son enregistrement que le pneu de " réserve" pourra être utilisé.

Pneus Slicks « Essais » *A PARTIR DE « TEST 3 » JUSQUE QUALIFYING PRACTICE (VOIR TIMING)**

Pour les pneus Slicks "Essais" les concurrents achèteront un Voucher chez leur revendeur respectif.

Ce Voucher leur permettra de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « essais » provenant d'un seul et même lot qui sera scanné lors de la distribution suivant le timing officiel.

Ceux qui souhaitent utiliser un set de pneus usagés scanneront également leurs pneus lors de la distribution prévue suivant le timing officiel.

Cette disposition s'applique à partir du « TEST 3 » identifié sur le timing du vendredi jusqu'au « QUALIFYING PRACTICE »

Les pneus enregistrés seront contrôlés avant chaque session



Pneus Pluies ("Course")

A leur première participation à une épreuve de la "IAME Séries Benelux 2020», les pilotes devront obligatoirement enregistrer des pneus pluies "course" neufs, ils échangeront un Voucher lors du scanning à cette fin.

(1.3.2 Pneumatiques - Applications particulières par catégories – X30 Cadet)

A partir du second meeting IAME SERIES BENELUX 2020, les pneus pluies utilisés ou non, scannés lors de l'épreuve précédente, seront ré-utilisables en tant que pneus pluies course.

Les pneus pluies "course" devront 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.

Pneus pluies " réserve ":

Pour les pneus pluies de "réserve", les concurrents retireront un Voucher " pneu de réserve " en temps voulu chez leurs revendeurs respectifs

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

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

Ce n'est qu'après les essais qualificatifs que le ou les pneus pluies de "réserve" pourront être utilisés.

Pneus Pluies « Essais »

Uniquement Komet K1W en nombre et gestion libre

Quantités autorisées : (Par meeting, pour la partie concernée)

PNEUS COURSES SLICKS : 2 pneus Avants et 2 pneus Arrières Scannés à partir des essais qualificatifs jusqu'à la fin du meeting + 1 Réserve Avant OU Arrière (au choix) à partir de la 1^{ère} Manche Qualificative

PNEUS ESSAIS SLICKS: 2 pneus Avants et 2 pneus Arrières Scannés à partir du « TEST 3 » le vendredi jusqu'au essais qualificatifs.

PNEUS ESSAIS PLUIES : quantité libre

PNEUS COURSES PLUIES : 2 pneus Avants et 2 pneus Arrières Scannés à partir des essais qualificatifs jusqu'à la fin du meeting + 2 Réserve Avant OU Arrière (au choix) à partir de la 1^{ère} Manche Qualificative

Pour le Warm Up du dimanche matin, les pneus seront libres, de même marque et type que ceux imposés dans la catégorie. Les pneus "Course" et/ou « Essais » pourront être utilisés.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches qualificatives, Préfinales et Finales les seuls pneus utilisables sont les pneus « Courses » qui auront été scannés à cet effet.



X30 Junior, Senior, Master, Master -Gentleman :

Pneus autorisés

Slicks : Komet K2H

Pluies : Komet K1W

Pneus Slicks "Course"

Pour les pneus Slicks "course" les concurrents devront acheter un Voucher chez leur revendeur agréé respectif. Ce Voucher leur permettra de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « course » provenant d'un seul et même lot et qui sera scanné à l'heure prévu dans le timing.

Les pneus Slicks "course " ne pourront être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs (Tous les pilotes prendront le départ des essais qualificatifs en pneus neufs)

Ils seront contrôlés avant chaque utilisation (Essais qualificatifs et Courses)

Pneu slick " Réserve "

Pour obtenir le pneu slick de "réserve", les concurrents retireront un Voucher " pneu de réserve " en temps voulu chez leur revendeur respectif. Ce Voucher leur permettra de retirer auprès de l'organisation un pneu de réserve qui sera enregistré et scanné.

Ce pneu de réserve ne pourra être distribué et enregistré qu'après les essais Qualificatifs. Ce n'est qu'après son enregistrement que le pneu de " réserve" pourra être utilisé.

Pneus Slicks « Essais » *A PARTIR DE « TEST 3 » JUSQUE QUALIFYING PRACTICE (VOIR TIMING)**

Pour les pneus Slicks "Essais" les concurrents achèteront un Voucher chez leur revendeur respectif.

Ce Voucher leur permettra de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « essais » provenant d'un seul et même lot qui sera scanné lors de la distribution suivant le timing officiel.

Ceux qui souhaitent utiliser un set de pneus usagés scanneront également leurs pneus lors de la distribution prévue suivant le timing officiel.

Cette disposition s'applique à partir du « TEST 3 » identifié sur le timing du vendredi jusqu'au « QUALIFYING PRACTICE »

Les pneus enregistrés seront contrôlés avant chaque session

Pneus Pluies ("Course")

A chaque participation à une épreuve de la "IAME Séries Benelux 2020», les pilotes devront obligatoirement enregistrer des pneus pluies "course" neufs, ils échangeront un Voucher lors du scanning à cette fin.



(1.3.2 Pneumatiques - Applications particulières par catégories – X30Jun-Sen-Mas-Gen)

A partir du second meeting IAME SERIES BENELUX 2020, les pneus pluies NON-UTILISES, scannés lors de l'épreuve précédente, seront ré-utilisables en tant que pneus pluies course.

Les pneus pluies "course" devront 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.

Pneus pluies "réserve":

Pour les pneus pluies de "réserve", les concurrents retireront un Voucher " pneu de réserve " en temps voulu chez leurs revendeurs respectifs

Ce Voucher leurs permettra de retirer auprès de l'organisation le ou les pneus de secours qui seront enregistrés.

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

Ce n'est qu'après les essais qualificatifs que le ou les pneus pluies de "réserve" pourront être utilisés.

Pneus Pluies « Essais »

Uniquement Komet K1W en nombre et gestion libre

Quantités autorisées : (Par meeting, pour la partie concernée)

PNEUS COURSES SLICKS : 2 pneus Avants et 2 pneus Arrières Scannés à partir des essais qualificatifs jusqu'à la fin du meeting + 1 Réserve Avant OU Arrière (au choix) à partir de la 1^{ère} Manche Qualificative

PNEUS ESSAIS SLICKS: 2 pneus Avants et 2 pneus Arrières Scannés à partir du « TEST 3 » le vendredi jusqu'aux essais qualificatifs.

PNEUS ESSAIS PLUIES : quantité libre

PNEUS COURSES PLUIES : 2 pneus Avants et 2 pneus Arrières Scannés à partir des essais qualificatifs jusqu'à la fin du meeting + 2 Réserve Avant OU Arrière (au choix) à partir de la 1^{ère} Manche Qualificative

Pour le Warm Up du dimanche matin, les pneus seront libres, de même marque et type que ceux imposés dans la catégorie. Les pneus "Course" et/ou « Essais » pourront être utilisés.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches qualificatives, Pré-finales et Finales les seuls pneus utilisables sont les pneus « Courses » qui auront été scannés à cet effet.



X30 Supershifter (et Super-Shifter Master):

Pneus autorisés

Slicks : Komet K2M

Pluies : Komet K1W

Pneus Slicks "Course"

Pour les pneus Slicks "course" les concurrents devront acheter un Voucher chez leur revendeur agréé respectif. Ce Voucher leur permettra de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « course » provenant d'un seul et même lot et qui sera scanné à l'heure prévu dans le timing.

Les pneus Slicks "Courses " ne pourront être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs (Tous les pilotes prendront le départ des essais qualificatifs en pneus neufs)

Ils seront contrôlés avant chaque utilisation (Essais qualificatifs et Courses)

Pneus Slick " Réserve "

Pour obtenir les pneus slicks de "réserve", les concurrents retireront un Voucher " Pneu de réserve " en temps voulu chez leur revendeur respectif. Ce Voucher leur permettra de retirer auprès de l'organisation les pneus de réserve qui seront alors enregistrés et scannés.

Ces pneus de réserve ne pourront être distribués et enregistrés qu'après les essais Qualificatifs. Ce n'est qu'après leur enregistrement que les pneus de " réserve" pourront être utilisés.

Pneus Slicks « Essais » *A PARTIR DE « TEST 3 » JUSQUE QUALIFYING PRACTICE (VOIR TIMING)**

Pour les pneus Slicks "Essais" les concurrents achèteront un ou deux Voucher chez leur revendeur respectif.

Ce Voucher leur permettra de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « essais » provenant d'un seul et même lot qui sera scanné lors de la distribution suivant le timing officiel.

Ceux qui souhaitent utiliser un set de pneus usagés scanneront également leurs pneus lors de la distribution prévue suivant le timing officiel.

Cette disposition s'applique à partir du « TEST 3 » identifié sur le timing du vendredi jusqu'au « QUALIFYING PRACTICE »

Les pneus enregistrés seront contrôlés avant chaque session.



Pneus Pluies ("Course")

A chaque participation à une épreuve de la "IAME Séries Benelux 2020», les pilotes devront obligatoirement enregistrer des pneus pluies "course" neufs, ils échangeront un Voucher lors du scanning à cette fin.

A partir du second meeting IAME SERIES BENELUX 2020, les pneus pluies NON-UTILISES, scannés lors de l'épreuve précédente, seront ré-utilisables en tant que pneus pluies course.

Les pneus pluies "course" devront 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.

Pneus pluies " réserve ":

Pour les pneus pluies de "réserve", les concurrents retireront un Voucher " pneu de réserve " en temps voulu chez leurs revendeurs respectifs

Ce Voucher leurs permettra de retirer auprès de l'organisation le ou les pneus de secours qui seront enregistrés.

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

Ce n'est qu'après les essais qualificatifs que le ou les pneus pluies de "réserve" pourront être utilisés.

Pneus Pluies « Essais »

Uniquement Komet K1W en nombre et gestion libre

Quantités autorisées : (Par meeting, pour la partie concernée)

PNEUS COURSES SLICKS : 2 pneus Avants et 2 pneus Arrières Scannés à partir des essais qualificatifs jusqu'à la fin du meeting + 2 Réserves Avant OU Arrière (au choix) à partir de la 1^{ère} Manche Qualificative

PNEUS ESSAIS SLICKS: 4 pneus Avants et 4 pneus Arrières Scannés à partir du « TEST 3 » le vendredi jusqu'aux essais qualificatifs.

PNEUS ESSAIS PLUIES : quantité libre

PNEUS COURSES PLUIES : 2 pneus Avants et 2 pneus Arrières Scannés à partir des essais qualificatifs jusqu'à la fin du meeting + 2 Réserve Avant OU Arrière (au choix) à partir de la 1^{ère} Manche Qualificative

Pour le Warm Up du dimanche matin, les pneus seront libres, de même marque et type que ceux imposés dans la catégorie. Les pneus "Course" et/ou « Essais » pourront être utilisés.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches qualificatives, Pré-finales et Finales les seuls pneus utilisables sont les pneus « Courses » qui auront été scannés à cet effet.

– Partie 2 –

PRESCRIPTIONS PAR CATEGORIES

2.1 Mini-Parilla

Poids total minimum (pilote compris): 105kg

2.1.1 Moteur, accessoires et équipements

Le moteur PARILLA PV60 MINI-SWIFT version 2007 ou antérieure est le seul moteur autorisé (Fiche d'homologation N°389)

La version 2007 est figée pour assurer la stabilité de la motorisation du challenge IAME SERIES Benelux Mini-Parilla pour de nombreuses années.

Les versions postérieures à 2007 sont strictement interdites.

Le moteur devra être conforme à la fiche d'homologation en vigueur et utilisé avec tous ses accessoires d'origine mentionnés sur la fiche d'homologation à l'exception des dispositions spécifiques mentionnées dans ce 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 garde chaîne en aluminium qui pourra être modifié pour permettre le démontage de la chaîne sans devoir démonter le moteur.

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

Un joint de cylindre d'origine IAME de 0.40mm d'épaisseur (Tolérance + 0.02 / - 0,1mm) est le seul autorisé.

Squish mesuré en tout point : 0.70 mm minimum

Le contrôle du Squish est effectué avec un fil « étain/plomb » (étain 50%) de Ø 1,50 à 1,60 mm, suivant la méthode décrite en annexe 12 du IAME INTERNATIONAL SERIES

Pour éviter un Squish trop faible (non-conforme), il est autorisé d'utiliser un joint de cylindre additionnel de 0.05mm ou 0.10mm (dans ce cas : 1 joint de 0.40mm + 1 joint de 0.05 ou 0.10mm au choix)

La mise en marche se fera 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.



(PARTIE 2 – PRESCRIPTIONS PAR CATEGORIES – Mini-Parilla)

L'embrayage centrifuge devra 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 pouvant se faire en pré-grille de départ et/ou en aire d'arrivée. En cas de contrôle en pré grille, tout pilote ne satisfaisant pas à cette règle sera interdit de départ.

En cas de contrôle à l'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 sera de marque Alfano.

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 le moyeu ne devront présenter aucune trace de graisse ou lubrifiant.

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

LA SEULE CLOCHE D'EMBRAYAGE AUTORISEE EST LA CLOCHE IAME PLEINE Ref : A61550US

Le rapport de transmission aura obligatoirement la valeur de 0,1388 (Pignon moteur 10 dents d'origine IAME / Couronne arrière 72 dents, impératifs)

La pipe d'échappement d'origine IAME avec restricteur intégré de Ø 18.30 mm Maximum, à angle vif, (non chanfreinée), sans polissage, peinture ou traitement est la seule autorisée. Aucun ajout ni retrait de matière n'est autorisé (Fiche Homologation N°389 page 9)

Le pot d'échappement d'origine avec restricteur incorporé d'origine est le seul autorisé (Fiche d'homologation N°389 page 7)

Le pot d'échappement ne pourra subir aucune modification, ajout ou retrait de matière, polissage, peinture ou chromage. Tout au plus un nettoyage pour enlever la corrosion est toléré.

Un pot d'échappement d'origine équipé d'une sonde de température pourra être utilisé uniquement lors des essais libres, essais libres officiels et Warm'up.

Il est interdit d'utiliser un pot d'échappement muni d'un support de sonde (même obstrué) à partir des essais qualificatifs à l'exception du (des) warm'up(s)

Les seules bougies autorisées sont les NGK BR8EG / BR9EG / BR10EG munies de leur joint d'origine et sans modification aucune. La bougie utilisée devra obligatoirement être munie de son joint d'étanchéité d'origine, sauf si une sonde de température de 1.2mm mini d'épaisseur remplace celui-ci.

Les seules Capuchons de bougie autorisés sont les NGK TB05EMA et PVL 401 222 (réf. IAME 10543 & 10544).

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

La tôle marquée IAME Parilla fixée sur le devant du carter est facultative.



2.1.2 Roulements et Bagues d'étanchéité (Joints Spi) :

Seuls les roulements de vilebrequin de Type 6204 jeu interne C3 ou C4 billes acier et cage polymère de marque SKF sont autorisés.

Toutefois, les roulements de même type seront tolérés. Billes acier obligatoires.

Les joints spi devront être impérativement montés partie creuse vers l'intérieur du carter et non remplie de quelque matière que ce soit. Il est toléré d'améliorer la tenue des joints spi moteur par utilisation d'une pâte d'étanchéité. Néanmoins les joints spi doivent rester strictement d'origine IAME sans aucune modification.

2.1.3 Carburateur et accessoires :

Le seul carburateur autorisé est le TILLOTSON HW-31A (modèle avec Venturi diamètre 17,15 mm Maxi) dans sa configuration strictement d'origine munis 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 Tillotson d'origine livrés avec le carburateur et par les revendeurs agréés IAME de la zone BENELUX sont autorisés.

Le kit pointeau TILLOTSON Réf : 233-720P avec la rondelle d'étanchéité cuivrée est le seul autorisé (1 seule rondelle cuivre d'origine est autorisée et obligatoire)

Joints et Membranes autorisés : uniquement TILLOTSON Réf : DG 1HW

Kit réparation complet autorisé : TILLOTSON Réf : RK 7HW

Seul le ressort de fourchette est libre, toutes les autres pièces détachées doivent rester d'origine Tillotson et identique à l'origine.

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

L'orientation du carburateur sur le moteur est libre.

A partir de 2020, les carburateurs sont fournis avec un trou de 3mm percé dans le corps, ce qui permet de le plomber pour les pays où cette disposition est d'application. Cela ne change en rien le fonctionnement du carburateur.

Le silencieux d'aspiration strictement d'origine sans aucune modification (Fiche d'homologation Moteur N°370) est le seul autorisé.

2 versions de Trompette (Origine IAME) sont autorisées :

- Courte (coupe biseautée)
- Longue (coupe droite).



(PARTIE 2 – PRESCRIPTIONS PAR CATEGORIES – Mini-Parilla)

2 versions de Manchon caoutchouc de liaison sont autorisées :

- Longue
- Option filtre mousse

En aucun cas le manchon de liaison du Silencieux d'aspiration ne pourra être coupé ou modifié

L'appendice avant du silencieux d'aspiration peut être percé à des fins de fixation, pour autant que l'étanchéité de la boîte à air 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 favorise l'entrée d'une plus grande quantité d'air que le silencieux d'aspiration d'origine utilisé seul.

2.1.4 Batteries :

Batteries Technologie VRLA (Plomb / Acide / Gel), sont les seules autorisées.

Les batteries Lithium-Ion sont tolérées.

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

2.1.5 Châssis, accessoires et équipements :

Tous les châssis de type « Mini kart » Homologués CIK (à partir de 2020) ou homologués par une ASN et intégrant les recommandations CIK sont autorisés.

Un seul châssis autorisé par meeting.

Diamètre maximal de l'arbre arrière 30mm.

Empattement compris entre 900 et 950mm. (+/-5mm)

Voie arrière de 113 cm maximum.

Roulements à billes céramique interdits.

Freins à commande mécanique ou hydraulique (Freins avant interdits) Disques acier ou fonte obligatoire (Aluminium, Céramique ou Carbone interdits)

Jantes alu ou magnésium autorisées (à roulement ou à moyeux pour l'avant)

Carénage avant obligatoirement monté avec le Kit de montage homologué CIK/FIA 2015-2020 ou Carénage avant homologué compatible avec le kit de montage homologué CIK/FIA 2015-2020

(Règlement CIK Dessin technique N°2c et 2d)



(PARTIE 2 – PRESCRIPTIONS PAR CATEGORIES – Mini-Parilla)

La fixation devra 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 pourra être inférieure à 27 mm en tous points (IAME Séries RT annexe N°05)

Protection des roues arrières plastique homologuée CIK obligatoire. 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 pourront 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, 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 : Rouges ou Jaunes (1 avant, 1 arrière, 2 Latérales)

Chiffres : Blancs (si fonds rouge) / Noirs (si fonds jaune)

(Fond de numéros avec chiffres intégrés autorisés)



2.2 X30 Cadet

Poids total minimum (pilote compris) : 138 Kg

2.2.1 Moteur, accessoires et équipements

Le moteur IAME X30 (Cadet-Belgium) 14000 RPM est le seul moteur autorisé équipé de l'allumage électronique SELETTA, Digital K (Boîtier de type "F") ou Digital "S" (Bobine de type "F") (Fiche d'homologation N°349/C) Il devra être conforme à la fiche d'homologation en vigueur et utilisé avec tous ses accessoires d'origine mentionnés sur la fiche d'homologation à l'exception des dispositions spécifiques mentionnées dans ce règlement.

Le cylindre « ancienne génération » est autorisé (Absence de goupille et de Marquage des plans de joints)

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 garde chaîne en plastique qui pourra être modifié pour permettre le démontage de la chaîne sans devoir le démonter du moteur.

Pour 2020 (année de transition) le diamètre minimum des portées de vilebrequin sera de 29.930mm Minimum, mesuré au Palmer étalonné et à température ambiante (+/- 20°C)

La lettre figurant sur le boîtier ou la Bobine électronique devra 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 devra donc être possible de le démonter du kart sans obligation d'intervention mécanique sur un des autres éléments. Le promoteur du challenge ne pourra être tenu responsable en cas de dysfonctionnement du boîtier ou de la électronique échangés.

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

Seule exception : Joint de cylindre (Epaisseur libre, empilage autorisé)

Squish minimum = 0.90mm en tout point. Le contrôle sera effectué avec un fil « étain/plomb » (étain 50%) de Ø 1,5 à 1,60 mm, suivant la méthode décrite en annexe 12 du IAME INTERNATIONAL SERIES

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

Seuls les clapets en fibre de verre VETRONITE marqués IAME sont autorisés. épaisseur : 0.30mm minimum (Clapets Carbone interdits)

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

La mise en marche se fera 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.



(PARTIE 2 – PRESCRIPTIONS PAR CATEGORIES – X30 Cadet)

L'embrayage centrifuge devra 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 pouvant se faire en pré grille de départ et/ou en aire d'arrivée.

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

En cas de contrôle à l'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 sera de marque Alfano.

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 le moyeu ne devront présenter aucune trace de graisse ou lubrifiant. En cas de contrôle à l'arrivée, tout pilote ne satisfaisant pas à cette règle fera l'objet d'un constat de non-conformité technique.

Les seules bougies autorisées sont les NGK BR9EG / BR10EG / BR9EIX / BR10EIX / R6254E105 munies de leur joint d'origine et sans modification aucune.

La bougie employée devra obligatoirement être munie de son joint d'étanchéité, sauf si une sonde de température de 1.2mm mini d'épaisseur remplace celui-ci.

Les seuls Capuchons de bougie autorisés sont les NGK TB05EMA et PVL 401 222 (réf. IAME 10543 & 10544).

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 sans aucune modification est le seul autorisé.

La pipe et le pot d'échappement ne pourront également subir aucun retrait de matière ou de peinture ni aucun traitement de chromage ou de polissage.

La seule pipe d'échappement autorisée est le modèle avec restricteur incorporé de 23,40 mm Maxi à froid comme à chaud ([IAME Séries FT N°05](#))

Une sonde de température d'échappement est autorisée, le perçage dans le conduit devra correspondre au diamètre du support de celle-ci ([IAME Séries FT N°05](#))

En cas de fissure éventuelle, la pipe d'échappement pourra être réparée (soudure) sans que la réparation ne change la forme intérieure de celle-ci.

En cas de soudure ou d'oxydation, la pipe pourra être repeinte. Le surfaçage du plan de joint de la pipe d'échappement est toléré.



Le silencieux additionnel d'origine IAME sans aucune modifications est obligatoire et le seul autorisé.
(IAME Séries FT N°4)

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

Un raccord placé sur une durite d'eau et permettant l'utilisation d'une sonde de température est autorisé.

Tout réchauffeur ou système 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 correctement et en totalité.

La poulie doit être montée sur l'arbre arrière, courroies en place sur la poulie / la pompe à eau.

Le panachage d'éléments plastique et alu est autorisé.

Le radiateur "alternative" Ref. : T8001 (IAME BIG) est interdit.

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

2.2.2 Roulements et Bagues d'étanchéité :

Les roulements de vilebrequin de type 6206 jeu interne C4 et d'arbre d'équilibrage de type 6202 et 6005 jeu interne C3 ou C4 à billes acier et cage polymère de marque SKF (ou identiques) sont les seuls autorisés.

Les joints spi devront être impérativement montés partie creuse vers l'intérieur du carter et non remplis de quelque matière que ce soit.

Ils resteront strictement d'origine et ne pourront être modifiés.

2.2.3 Carburateur et accessoires

Le seul carbu autorisé est le Tryton HB27 C, (modèle avec Venturi diamètre 26mm Maxi dans sa configuration strictement originale. (Fiche d'Homologation N°293)

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

Les accessoires et pièces détachées d'origine livrés avec le carburateur et par les revendeurs agréés IAME de la zone Benelux sont les seuls autorisés, à l'exception du kit pointeau qui pourra être remplacé par le kit Tillotson 233/710 P utilisé sans la rondelle d'étanchéité en cuivre.

Les kits Membranes et Joints IAME 10948A-R215 ou C.I.B 2015-R02 sont les seuls autorisés.

Le Ressort de fourchette est libre.

Le joint de carburateur devra obligatoirement être un joint d'origine IAME (épaisseur 1 mm +/- 0.3mm)

Les convoyeurs 28 ou 29mm (prévus respectivement pour Tryton ou Tillotson), d'origine IAME, sont autorisés au choix.

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 (Ancien Modèle) muni de son raccord caoutchouc et de son élément filtrant en mousse strictement d'origine sans aucune modification est autorisé (Fiche d'homologation Moteur N°254 page 5)

Les grilles de trompettes de boîte à air sont facultatives.

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.

2.2.4 Batteries

Batteries Technologie VRLA (Plomb/ Acide/ Gel) sont les seules autorisées.

Les batteries Lithium-Ion sont tolérées.

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



2.2.5 Châssis, accessoires et équipements

Tous les châssis homologués CIK à partir de 2009 sont autorisés.

Un seul châssis est autorisé par meeting.

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

Freins arrière à commande hydraulique homologués CIK obligatoire (Freins avant interdits) Disques acier ou fonte obligatoires (Aluminium, Céramique ou carbone interdits)

Roulements à billes céramique interdits.

Carénage avant obligatoirement monté avec le Kit de montage homologué CIK/FIA 2015-2020 ou Carénage avant homologué compatible avec le kit de montage homologué CIK/FIA 2015-2020 (Règlement CIK Dessin technique N°2c et 2d) La fixation devra 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 pourra être inférieure à 27 mm en tous points (IAME Séries RT annexe N°05)

Protection des roues arrière plastique homologuée CIK obligatoire. **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 pourront 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.

Pneumatiques imposés :

Slicks : Komet K1H 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 : Noires ou Jaunes (1 avant, 1 arrière, 2 Latérales)

Chiffres : Blancs (si fonds noirs) / Noirs (si fonds jaune)

(Fond de numéros avec chiffres intégrés)



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 d'homologation N°254)

Le cylindre devra obligatoirement être le modèle avec plans de joints marqués "IAME " et muni du système de verrouillage de la chemise (Goupille) -> ANCIEN MODELE INTERDIT

Il devra être conforme à la fiche d'homologation en vigueur et utilisé avec tous ses accessoires d'origine mentionnés sur la fiche d'homologation à l'exception des dispositions spécifiques mentionnées dans ce 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 garde chaîne en plastique qui pourra être modifié pour permettre le démontage de la chaîne sans devoir le démonter du moteur.

Pour 2020 (année de transition) le diamètre minimum des portées de vilebrequin sera de 29.930mm Minimum, mesuré au Palmer étalonné et à température ambiante (+/- 20°C)

La lettre figurant sur le boîtier ou la Bobine électronique devra 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 devra donc être possible de le démonter du kart sans obligation d'intervention mécanique sur un des autres éléments. Le promoteur du challenge ne pourra être tenu responsable en cas de dysfonctionnement du boîtier ou de la bobine électronique échangés.

Seules les pièces détachées d'origine IAME pourront être employées lors des entretiens du moteur. Seule exception : Joint de cylindre (Epaisseur libre, empilage autorisé)

Squish minimum = 0.90mm en tout point. Le contrôle sera effectué avec un fil « étain/plomb » (étain 50%) de Ø 1,5 à 1,60 mm, suivant la méthode décrite en annexe 12 du IAME INTERNATIONAL SERIES

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

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.

Seuls les pignons moteurs 10,11,12 et 13 dents d'origine IAME sont autorisés.

La mise en marche se fera 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.



(PARTIE 2 – PRESCRIPTIONS PAR CATEGORIES – X30 Junior)

L'embrayage centrifuge devra 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 pouvant se faire en pré grille de départ et/ou en aire d'arrivée.

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

En cas de contrôle à l'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 sera de marque Alfano.

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 le moyeu ne devront présenter aucune trace de graisse ou lubrifiant.

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

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

La bougie employée devra obligatoirement être munie de son joint d'étanchéité, sauf si une sonde de température de 1.2 mm mini d'épaisseur remplace celui-ci.

Les seuls Capuchons de bougie autorisés sont les NGK TB05EMA et PVL 401 222 (Réf. IAME 10543 & 10544).

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 VERSION » est le seul autorisé (Fiche d'homologation Moteur N°254)

Le seul raccord d'échappement autorisé est le modèle avec restricteur de 22.7mm Maximum à froid comme à chaud.(Fiche d'homologation moteur N°254)

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

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

Un Joint d'échappement au minimum est obligatoire.



L'échappement ainsi que le raccord ne pourront subir aucune transformation. Ils ne pourront également subir aucun retrait de matière ou de peinture ni aucun traitement de chromage ou de polissage. Enlever l'oxydation est toléré.

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

Une sonde de température d'échappement est autorisée.

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

Un raccord placé sur une durite d'eau et permettant l'utilisation d'une sonde de température est autorisé.

Tous réchauffeurs 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 correctement et en totalité.

La poulie doit être montée sur l'arbre arrière, les courroies doivent être en place sur la poulie et sur la pompe à eau.

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

2.3.2 Roulements et Bagues d'étanchéité :

Les roulements de vilebrequin de type 6206 jeu interne C4 et d'arbre d'équilibrage de type 6202 et 6005 jeu interne C3 ou C4 à billes acier et cage polymère de marque SKF (ou identiques) sont les seuls autorisés.

Les joints spi devront être impérativement montés partie creuse vers l'intérieur du carter et non remplis de quelque matière que se soit.

Ils resteront strictement d'origine et ne pourront être modifiés.

2.3.3 Carburateur et accessoires

Le seul carburateur autorisé est le TILLOTSON HW-27A (modèle avec Venturi diamètre 27,00 mm Maxi) dans sa configuration strictement d'origine (Fiche d'Homologation 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 livrés avec le carburateur et par les revendeurs IAME agréés de la zone Benelux sont autorisés.

Le kit pointeau TILLOTSON Réf : 233-721P avec la rondelle d'étanchéité cuivre sont les seuls autorisés (1 seule rondelle cuivre d'origine est autorisée)

Le kit joints et membranes TILLOTSON Réf : DG 3HW est le seul autorisé.

Le ressort de fourchette est libre

A partir de 2020, les carburateurs sont fournis avec un trou de 3mm percé dans le corps, ce qui permet de le plomber pour les pays où cette disposition est d'application. Cela ne change en rien le fonctionnement du carburateur.

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 d'homologation Moteur N°254 page 5/6)

Les grilles de trompettes sont facultatives.

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.

2.3.4 Batteries

Batteries Technologie VRLA (Plomb/ Acide/ Gel) sont les seules autorisées.

Les batteries Lithium-Ion sont tolérées

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 CIK à partir de 2009 sont autorisés.

Un seul châssis est autorisé par meeting.

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

Freins arrière à commande hydraulique homologués CIK obligatoire. Freins avant interdits. Disques acier ou fonte obligatoires (Aluminium, Céramique ou carbone interdits)

Roulements à billes céramique interdits.

Carénage avant obligatoirement monté avec le Kit de montage homologué CIK/FIA 2015-2020 ou Carénage avant homologué compatible avec le kit de montage homologué CIK/FIA 2015-2020 (Règlement CIK Dessin technique N°2c et 2d) La fixation devra 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 pourra être inférieure à 27 mm en tous points (IAME Séries RT annexe N°05)

Protection des roues arrières plastique homologuée CIK obligatoire. 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 pourront 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.

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 (si fonds jaune)

(Fond de numéros avec chiffres intégrés autorisés)



2.4 X30 Senior, X30 Master, X30 Gentleman

X30 Senior

Poids total minimum (pilote compris) : 158Kg

X30 Master et Gentleman

Poids total minimum (pilote compris) : 168Kg

2.4.1 Moteur, accessoires et équipements

Le moteur IAME X30 Senior 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 d'homologation N°254) Il devra être conforme à la fiche d'homologation en vigueur et utilisé avec tous ses accessoires d'origine mentionnés sur la fiche d'homologation à l'exception des dispositions spécifiques mentionnées dans ce règlement.

Le cylindre devra obligatoirement être le modèle avec plans de joints marqués "IAME " et muni du système de verrouillage de la chemise (Goupille) -> ANCIEN MODELE INTERDIT

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 garde chaîne en plastique qui pourra être modifié pour permettre le démontage de la chaîne sans devoir le démonter du moteur.

Pour 2020 (année de transition) le diamètre minimum des portées de vilebrequin sera de 29.930mm Minimum, mesuré au Palmer étalonné et à température ambiante (+/- 20°C)

La lettre figurant sur le boîtier ou la Bobine électronique devra 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 devra donc être possible de le démonter du kart sans obligation d'intervention mécanique sur un des autres éléments. Le promoteur du challenge ne pourra être tenu responsable en cas de dysfonctionnement du boîtier ou de la bobine électronique échangés.

Seules les pièces détachées d'origine IAME pourront être employées lors des entretiens du moteur. Seule exception : Joint de cylindre (Epaisseur libre, empilage autorisé)

Squish minimum = 0.90mm en tout point. Le contrôle sera effectué avec un fil « étain/plomb » (étain 50%) de Ø 1,5 à 1,60 mm, 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 (Epaisseur 0.30mm minimum) ou carbone (Epaisseur 0.24 mm minimum) d'origine et marqués IAME sans modification aucune sont les seuls autorisés.

Seuls les pignons moteurs 10,11,12 et 13 dents d'origine IAME sont autorisés.



(PARTIE 2 – PRESCRIPTIONS PAR CATEGORIES – X30 Sen/Mas/Gentl.)

La mise en marche se fera 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 devra 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 pouvant se faire en pré grille de départ et/ou en aire d'arrivée.

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

En cas de contrôle à l'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 sera de marque Alfano.

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 le moyeu ne devront présenter aucune trace de graisse ou lubrifiant.

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

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

La bougie employée devra obligatoirement être munie de son joint d'étanchéité, sauf si une sonde de température de 1.2 mm mini d'épaisseur remplace celui-ci.

Les seuls Capuchons de bougie autorisés sont les NGK TB05EMA et PVL 401 222 (Réf. IAME 10543 & 10544).

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 VERSION » est le seul autorisé (Fiche d'homologation Moteur N°254)

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

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

Un Joint d'échappement au minimum est obligatoire.



L'échappement ainsi que le raccord ne pourront subir aucune transformation. Ils ne pourront également subir aucun retrait de matière ou de peinture ni aucun traitement de chromage ou de polissage. Enlever l'oxydation est toléré.

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

Une sonde de température d'échappement est autorisée.

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

Un raccord placé sur une durite d'eau et permettant l'utilisation d'une sonde de température est autorisé.

Tout réchauffeurs 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 correctement et en totalité.

La poulie doit être montée sur l'arbre arrière, les courroies doivent être en place sur la poulie et sur la pompe à eau.

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'étanchéité :

Les roulements de vilebrequin de type 6206 jeu interne C4 et d'arbre d'équilibrage de type 6202 et 6005 jeu interne C3 ou C4 à billes acier et cage polymère de marque SKF (ou identiques) sont les seuls autorisés.

Les joints spi devront être impérativement montés partie creuse vers l'intérieur du carter et non remplis de quelque matière que se soit.

Ils resteront strictement d'origine et ne pourront être modifiés.

2.4.3 Carburateur et accessoires

Le seul carburateur autorisé est le TILLOTSON HW-27A (modèle avec Venturi diamètre 27,00 mm Maxi) dans sa configuration strictement d'origine (Fiche d'Homologation 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 livrés avec le carburateur et par les revendeurs IAME agréés de la zone Benelux sont autorisés.

Le kit pointeau TILLOTSON Réf : 233-721P avec la rondelle d'étanchéité cuivre sont les seuls autorisés (1 seule rondelle cuivre d'origine est autorisée)

Le kit joints et membranes TILLOTSON Réf : DG 3HW est le seul autorisé.

Le ressort de fourchette est libre

A partir de 2020, les carburateurs sont fournis avec un trou de 3mm percé dans le corps, ce qui permet de le plomber pour les pays où cette disposition est d'application. Cela ne change en rien le fonctionnement du carburateur.

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 d'homologation Moteur N°254 page 5/6)

Les grilles de trompettes sont facultatives.

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.

2.4.4 Batteries

Batteries Technologie VRLA (Plomb/ Acide/ Gel) sont les seules autorisées.

Les batteries Lithium-Ion sont tolérées

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 CIK à partir de 2009 sont autorisés.

Un seul châssis est autorisé par meeting.

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

Freins arrière à commande hydraulique homologués CIK obligatoire. Freins avant interdits. Disques acier ou fonte obligatoires (Aluminium, Céramique ou carbone interdits)

Roulements à billes céramique interdits.

Carénage avant obligatoirement monté avec le Kit de montage homologué CIK/FIA 2015-2020 ou Carénage avant homologué compatible avec le kit de montage homologué CIK/FIA 2015-2020 (Règlement CIK Dessin technique N°2c et 2d) La fixation devra 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 pourra être inférieure à 27 mm en tous points (IAME Séries RT annexe N°05)

Protection des roues arrières plastique homologuée CIK obligatoire. 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 pourront 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.

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

Chiffres : Noirs

(Fond de numéros avec chiffres intégrés autorisés)



2.5 X30 Super-Shifter et Super-Shifter Gentleman

Poids total minimum (pilote compris) : Super-Shifter 183Kg / Super-Shifter Gentleman 188Kg

2.5.1 Moteur, accessoires et équipements

Le moteur IAME X30 Supershifter 175cc est le seul moteur autorisé équipé de l'allumage électronique SELETTA, Digital K (Boîtier de type "L1".) ou Digital "S" (Bobine de type "L1".) ou de L'allumage électronique PVL Digital 690 (Bobine électronique PVL de type " L1 ") (Fiche d'homologation N°343)

Il devra être conforme à la fiche d'homologation en vigueur et utilisé avec tous ses accessoires d'origine mentionnés sur la fiche d'homologation à l'exception des dispositions spécifiques mentionnées dans ce règlement

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

Seules les pièces détachées d'origine IAME pourront être employées lors de l'entretien du moteur.

Les joints de cylindre d'origine peuvent être remplacés par des joints d'épaisseur 0.10 / 0.20 /0.30 /0.40 /0.50 mm (Tolérance +/- 0.05mm) d'origine IAME. L'empilage est autorisé.

1 seul joint de culasse en cuivre est autorisé

Les clapets d'origine, marqués IAME, épaisseur 0.40mm +/- 0.03mm sont les seuls autorisés.

Les renforts de clapets sont autorisés, facultatifs et libres en forme et en nombre.

Squish minimum mesuré en tout point : 1.00mm

Contrôle effectué avec un fil « étain/plomb » (étain 50%) de Ø 1,5 à 1,6 mm, suivant la méthode décrite en annexe 12 du règlement IAME INTERNATIONAL SERIES

La mise en marche se fera par le système de démarreur à source d'énergie embarquée ou en poussant le kart.

La lettre figurant sur le boîtier ou la Bobine électronique devra 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 devra donc être possible de le démonter du kart sans obligation d'intervention mécanique sur un des autres éléments.

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

Les seules bougies autorisées sont NGK BR9EG / BR9 EIX / BR10EG / BR10EIX / R6254E-105 munies de leur joint d'origine et sans modification aucune.



(PARTIE 2 – PRESCRIPTIONS PAR CATEGORIES – X30 Super-Shifter et Super-Shifter Gentleman)

La bougie employée devra obligatoirement être munie de son joint d'étanchéité, sauf si une sonde de température d'épaisseur de 1.2 mm minimum remplace celui-ci. Dans ce cas le culot et l'isolant de l'électrode de la bougie serrée sur la culasse ne devra en aucun cas dépasser le dôme de la chambre de combustion.

Les seuls Capuchons de bougie autorisés sont les NGK TB05EMA et PVL 401 222 (réf. IAME 10543 & 10544).

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.

Le radiateur, la pompe à eau et la poulie sont libres (Pompe à eau électrique interdite)

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

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

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 ou plusieurs bandes adhésives sont tolérées pour peu que celles-ci fassent le tour du radiateur de telle manière qu'elles ne puissent pas être enlevées en roulant, même partiellement.

Les pignons moteurs de sortie de boîte peuvent être Z15, 16, 17, 18, 19 ou 20 dents, d'origine IAME obligatoirement.

Le pot d'échappement d'origine (Fiche d'homologation moteur N°343) est le seul autorisé.

L'échappement ainsi que la pipe d'échappement ne pourront subir aucune transformation. Ils ne pourront également subir aucun retrait de matière ou de peinture ni aucun traitement de chromage ou de polissage. En cas de fissure, il pourra être ressoudé sans que la réparation ne modifie les formes intérieures.

Le perçage du pot d'échappement pour permettre le montage d'une sonde de température (à l'endroit spécifiquement prévu) est autorisé.

La longueur de la pipe d'échappement devra rester strictement d'origine : 1 cale en aluminium (Cod. IFH 20500 Ép.: 5 +/- 0,5) et 2 seuls joints d'origine IAME sont obligatoires (Épaisseur: 1,4 min en toutes circonstances)

Seuls les coudes échappement Réf. : IZH - 06100 (28mm) d'origine sans aucune transformation sont autorisés.



Silencieux d'échappement autorisés :

Silencieux KZ1 / KZ2 Homologués CIK 2014 - 2022

Silencieux KZ1 / KZ2 Homologués CIK 2016 - 2024

Silencieux KZ1 / KZ2 Homologués CIK 2019 - 2021

Silencieux Elto Type 118 "Aluminium" et Elto Type 108 "Carbone" (IAME Séries FT N° 9)

Les silencieux d'échappement devront impérativement rester conforme à leur fiche d'homologation, où techniques et être en bon état (intérieur comme extérieur)

Ils ne devront subir aucune modification de structure ou de dimension.

2.5.2 Roulements et Bagues d'étanchéité :

Les roulements de vilebrequin à rouleaux de type BC1-1442 B sont les seuls autorisés (Rouleaux en acier)
Les roulements d'arbre de boîte de vitesse de type 6205 jeu interne C3 ou C4, 6204 jeu interne C3 ou C4, 6202 jeu interne C3 ou C4 billes acier, cage acier ou polymère, de marque SKF sont les seuls autorisés, toutefois les roulements de même type seront tolérés.

Les joints spi devront être impérativement montés partie creuse vers l'intérieur du carter et non remplis de quelque matière que se soit. Aucune modification n'est autorisée.

2.5.3 Carburateur et accessoires

Le carburateur TILLOTSON HB 15A strictement d'origine est le seul autorisé. Le retrait, l'ajout de matière ou le polissage sont interdits.

Seuls les accessoires et pièces détachées d'origine livrés avec le carburateur et par les revendeurs agréés IAME de la zone Benelux sont autorisés.

Le kit pointeau TILLOTSON Réf : 233-717P avec la rondelle d'étanchéité cuivre sont les seuls autorisés (1 seule rondelle cuivre d'origine est autorisée et obligatoire)

Le kit Membranes et joints TILLOTSON Réf : DG-1HB est le seul autorisé.

Le gicleur TILLOTSON Réf : 49-B58 est le seul autorisé

Le ressort de fourchette est libre.

Le joint de carburateur devra obligatoirement être un joint d'origine IAME (épaisseur 0.80 mm +/- 0.20mm mm) Le joint de convoyeur / boîte à clapets et de boîte à clapets / carter devront obligatoirement être le joint d'origine IAME.

A partir de 2020, les carburateurs sont fournis avec un trou de 3mm percé dans le corps, ce qui permet de le plomber pour les pays où cette disposition est d'application. Cela ne change en rien le fonctionnement du carburateur.



(PARTIE 2 – PRESCRIPTIONS PAR CATEGORIES – X30 Super-Shifter et Super-Shifter Gentleman)

Le surfaçage du plan de joint de la boîte à clapet est autorisé pour permettre la bonne étanchéité de l'ensemble boîte à clapets / carter

Silencieux d'aspiration (Conforme à leur fiche d'homologation) autorisés :

RR NOX Ø30 (avec élément insonorisant)

RR NOX 2 Ø30 (avec élément insonorisant)

RR ACTIVE Ø30 Version 2017 (avec élément insonorisant)

RR ACTIVE NEW Ø30 (avec élément insonorisant)

KG APE 1 Ø30

KG NITRO Ø30

KG POWER 30 Ø30

Le raccord en caoutchouc devra rester conforme à celui représenté sur la fiche d'homologation du silencieux d'aspiration utilisé, aucune modification n'est permise.

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.

2.5.4 Batteries :

Les batteries Technologie VRLA (Plomb/ Acide/ Gel) sont les seules autorisées.

Les batteries Lithium-Ion sont tolérées.

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

2.5.5 Châssis, accessoires et équipements

Tous les châssis homologués CIK à partir de 2009 sont autorisés.

Un seul châssis est autorisé par meeting.

Les freins à commande hydraulique agissant simultanément sur les 4 roues ayant une homologation CIK pour karts à boîte de vitesses sont obligatoires.

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

Roulements à billes céramique interdits.

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



Le carénage avant homologué CIK et monté avec le kit de montage homologué CIK/FIA 2015-2020 ou un carénage avant homologué CIK compatible avec le kit de montage homologué CIK/FIA 2015-2020 est obligatoire (Règlement CIK Dessin technique N°2c et 2d)

(PARTIE 2 – PRESCRIPTIONS PAR CATEGORIES – X30 Super-Shifter et Super-Shifter Gentleman)

La fixation devra 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 pourra être inférieure à 27 mm en tous points (IAME Séries RT annexe N°05)

La protection plastique des roues arrière homologué CIK et ses supports homologués CIK sont obligatoires.

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.

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

En cas de détérioration du châssis enregistré et sur demande du concurrent, les commissaires sportifs pourront 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.

Pneumatiques imposés

Slicks : Komet K2 M Dimensions: Avant 10x4.60-5

Arrière 11x7.10-5.

Pluies: Komet K1W Dimensions : Avant 10x4.20-5

Arrière 11x6.00-5

Identification en en piste

Plaques numéros : **Super-Shifter Jaune / Super-Shifter Gentleman Blanc (1 avant / 1 arrière / 2 latérales)**

Chiffres : Noirs

(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 2020 / V.I Version initiale 01/ 01/ 2020

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 2020) à l'indice en vigueur

Visa RACB Sport : T01-ISBNL/B20



Speedwear.be





Speedwear.be

