



## BULLETIN D'ENGAGEMENT

### INFORMATIONS PILOTE/CONCURRENT

PAYS			
NOM ET PRENOM PILOTE			
CONCURRENT			
ADRESSE			
CODE POSTAL - VILLE		MOBILE :	
MAIL (obligatoire)			
N° LICENCE – N° TRANSPONDEUR			
NOM & PRENOM MECANICIEN N° LICENCE MECANICIEN			

CATEGORIE :  X30 Junior

#### CARACTERISTIQUES MATERIEL

MARQUE CHASSIS	MOTEUR	PNEUMATIQUES	LUBRIFIANT	N° COURSE ESPERÉ
	IAME	Komet Racing tyres K1H / K1W	Wladoil K-2T	

**Bulletin d'engagement à renvoyer par fax (+33 5 63 49 79 09) ou par courrier, accompagné d'un chèque de 150,00€ (à l'ordre de KCPOM) aux coordonnées suivantes :**  
Olivier CEBE 14, Rue Albert Camus 81000 Albi

Si vous préférez payer par virement, les coordonnées bancaires à utiliser sont

Compte : KCPOM

Commentaires : Catégorie + nom du pilote

Banque : Société Générale

IBAN : FR76 3000 3008 9100 0372 6066 402      BIC : SOGEFRPP

*En signant ce bulletin d'engagement, le pilote s'engage à respecter les règles édictées par le Code Sportif International ainsi que la réglementation de la Fédération du pays sur lequel se déroule l'épreuve. L'organisateur se réserve le droit d'accepter cet engagement.*

SIGNATURE PILOTE

DATE,

Le numéro de course ne sera pas fourni par l'organisateur. Vous recevrez une confirmation d'engagement par mail sous huitaine. Les vouchers pour les 6 pneus "slick" seront à acheter obligatoirement sur place, lors de l'enregistrement. Tout engagement sera considéré comme ferme et définitif. Tout bulletin d'inscription incomplet ou non accompagné du règlement sera automatiquement refusé.

**Date limite d'engagement : 28 septembre 2014**



## **REGLEMENT SPORTIF**

### **« IAME NATIONAL FINAL 2014 »**

Le Karting Club du Pays d'Olmes-Mirepoix organise la "IAME NATIONAL FINAL 2014", épreuve nationale à participation étrangère autorisée. L'épreuve couronnera le vainqueur de la "IAME NATIONAL FINAL 2014". Toutes les parties concernées (KCPOM, ASN, concurrents et circuit) s'engagent à appliquer et à respecter les règlements régissant l'Epreuve.

### **REGLEMENT**

Le texte final de ce règlement sportif sera la version Française à laquelle il sera fait référence en cas de controverses concernant son interprétation. Dans ce document, les intitulés sont énoncés aux seules fins de commodité et ne font pas partie du présent règlement sportif.

### **OBLIGATIONS A CARACTERE GENERAL**

1) Tous les pilotes, concurrents et les officiels participant à l'épreuve s'engagent, en leur nom propre et celui de leurs employés et agents à observer toutes les dispositions du Code Sportif International ("le Code"), les prescriptions générales applicables aux championnats, coupes et trophées et épreuves internationales CIK-FIA ("les prescriptions générales"), le règlement technique de l'épreuve et le présent règlement sportif.

2) L'épreuve est régie par le présent règlement sportif et par le règlement technique.

3) Le règlement particulier de l'épreuve est constitué par les règlements standards rédigés en Français et si possible traduits en d'autres langues. Un mois avant l'épreuve, l'ASN organisatrice devra envoyer les copies des réglementations particulières à toutes les ASN participantes. Au moment de l'envoi du règlement particulier à l'ASN pour approbation, l'organisateur devra joindre sa police d'assurance de responsabilité civile, souscrite pour toute la durée de l'Epreuve.

4) Le droit de lier le nom d'une entreprise, une organisation ou une marque commerciale à l'épreuve est exclusivement réservé au KCPOM.

### **CONDITIONS DE CARACTERE GENERAL**

4) Il incombe aux concurrents de s'assurer que toutes les personnes concernées par leur engagement observent toutes les dispositions du code, du règlement technique et du règlement sportif. Si un concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne à



l'épreuve il doit désigner son représentant, par écrit. A tout moment d'une épreuve, la personne chargée d'un concurrent engagé sera responsable conjointement et solidairement avec le concurrent, de façon à assurer l'observation des dispositions.

6) Les concurrents doivent assurer que leurs karts respectent pleinement les conditions de conformité et de sécurité pour toute la durée de l'épreuve.

7) La présentation d'un kart aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.

8) Les concurrents, pilotes, assistants et invités doivent à tout instant porter les identifications appropriées, qui leur auront été remises lors des vérifications techniques.

### **"IAME NATIONAL FINAL 2014" – PRINCIPE ET DEROULEMENT**

9) la "IAME NATIONAL FINAL 2014" se déroulera sur une seule Epreuve en 2014. La "IAME NATIONAL FINAL 2014" aura lieu à Muret (France), du 03 au 05 octobre 2014.

10) L'Epreuve aura le plein statut d'épreuve nationale à participation étrangère autorisée. Elle concernera la catégorie X30 Junior.

11) L'Epreuve comprendra deux courses en phase finale, nommées "pré-finale" et "finale". La distance de chaque course (la pré-finale et la finale), à partir du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, sera égale au nombre minimum de tours complets nécessaires pour dépasser la distance de 25 km soit 20 tours. La distance de chaque manche de qualification sera de 15 km soit 12 tours. Le drapeau à damier sera présenté au kart de tête, lorsqu'il franchit la ligne d'arrivée ("la ligne") à la fin du tour pendant lequel cette distance est atteinte. La ligne consiste en une ligne unique traversant la piste. Le classement final de l'épreuve aura valeur de classement final.

12) L'épreuve peut être annulée s'il y a moins de 10 pilotes qui ont satisfait aux contrôles techniques.

### **CLASSEMENT**

13) Le classement de l'épreuve sera celui de la finale.

14) Le titre de vainqueur de la "IAME NATIONAL FINAL 2014" sera attribué au pilote ayant gagné la finale.



15) Si la finale est interrompue, en application de l'Article 2.21 du règlement général sans pouvoir repartir, et si moins de 75% de la distance ont été couverts, le titre de vainqueur de la "IAME NATIONAL FINAL 2014" ne sera pas attribué.

### **INSCRIPTIONS DES CANDIDATS**

16) Les candidats doivent être titulaires de Licences Internationales de Concurrents en cours de validité et des autorisations nécessaires (visas) délivrées par leurs ASN affiliées à la CIK-FIA ou d'une licence nationale pour les pilotes français. Les pilotes n'ayant pas encore atteint l'âge de la majorité légale et n'ayant pas la pleine capacité juridique ne peuvent pas être concurrents pour eux-mêmes (Art. 2.7 des prescriptions générales du règlement international CIK-FIA).

17) Les demandes d'inscription à l'Epreuve devront être soumises à l'Organisateur au moins 7 jours avant la course, au moyen du formulaire d'engagement qu'il aura délivré et devront être accompagnées de l'attestation du versement du droit d'inscription à l'ordre de l'organisateur. La date de clôture des inscriptions est donc fixée au vendredi 28 septembre 2013.

18) Toutes les candidatures seront étudiées par l'organisateur, qui publiera la liste des karts et pilotes acceptés, avec leur numéro de compétition, au plus tard 4 jours après la date de clôture des inscriptions.

19) les candidatures devront comprendre :

a) une confirmation que le candidat en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation a lu et compris le règlement, les prescriptions générales, les annexes, le règlement particulier, les règlements technique et sportif et s'engage à les respecter.

b) le nom, les coordonnées et détails concernant le pilote

### **PILOTES ADMIS**

20) Le nombre de pilotes admis à la "IAME NATIONAL FINAL 2014" sera limité à 34 pilotes maximum. Les pilotes admis à participer devront avoir 13 ans au minimum avant le 31 décembre 2014 (X30 Junior). Ils devront être en possession d'une licence internationale CIK-FIA B ou C ou d'une licence nationale pour les français.

### **KARTS ET EQUIPEMENT ADMIS**

21) La "IAME NATIONAL FINAL 2014" est réservé aux karts équipés de moteur IAME PARILLA X30 125cc RL-TaG et châssis (y compris les freins et carrosseries) aux normes







#### NOMBRE MAXIMUM DE PNEUS en gestion libre

Pneus "Slick" Komet (3 avant et 3 arrière) – à partir des essais chronométrés

Pneus "Pluie" Komet (3 avant et 3 arrière) – à partir des essais chronométrés

Les pneus stockés dans le parc fermé peuvent être utilisés uniquement lors des essais qualificatifs, les manches de qualification, la pré-finale et la finale.

**CHANGEMENT:** la gestion des pneus emmagasinés et marqués dans le Parc Fermé est libre. Toutes les procédures mentionnées dans ce paragraphe devront être effectuées dans le parc d'assistance.

Un seul train de Komet K1H et/ou train de K1W est autorisée pour les essais libres officiels (vendredi). Les pneus seront marqués et scannés, après la première séance d'essais libre, habituellement consacrée au rodage.

Tous les trains de pneus (essais libres et course) devront être achetés à l'organisateur lors de l'engagement administratif.

Les pilotes pourront utiliser leurs propres pneus pluie (set de pneumatique neuf, sous film plastique). Ces pneus devront être apporté lors du contrôle technique, scannés et stockés en parc fermé.

#### **DISTRIBUTION DU CARBURANT**

26) **GENERAL:** afin de résoudre tous les problèmes liés à la qualité du carburant, seul un fournisseur sera désigné (distributeur d'essence)

**DISTRIBUTION:** le distributeur d'essence du fournisseur désigné sera communiqué dans le règlement particulier de l'épreuve : Station Service la plus proche du circuit.

#### **NUMERO DE COURSE ET NOM DU PILOTE**

27) Les numéros de course devront respecter les prescriptions dont à l'Article 2.24 du règlement technique CIK-FIA. L'organisation ne fournira pas les numéros.

28) Le nom du pilote doit être inscrit sur chaque carrosserie latérale et facilement lisible, conformément à l'article 2.24 du règlement technique CIK-FIA.

29) Le drapeau de la nationalité du pilote sera celui équivalent à la nationalité de sa licence.

#### **VERIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES**





30) Voir article 2.10 des prescriptions générales

31) Lors de L'épreuve, les commissaires sportifs contrôleront toutes les Licences.

32) Lors des vérifications techniques, il sera procédé au marquage de tous les châssis et de tous les moteurs.

### **REUNION INFORMATIVE (BRIEFING)**

33) Voir article 2.18 des prescriptions générales et article 13 des prescriptions spécifiques.

### **NORMES GENERALES DE SECURITE**

34) Voir article 2.14 des prescriptions générales

### **NOMBRE DE KARTS ADMIS A LA COURSE**

35) Voir article 14 des prescriptions spécifiques.

### **DEROULEMENT DE L' EPREUVE**

36) L'épreuve se composera : d'essais non qualificatifs, d'essais qualificatifs, de manches qualificatives, d'une pré- finale et d'une finale.

a) Essais non qualificatifs : L'horaire de l'épreuve devra prévoir des essais non qualificatifs. Ils seront réservés aux pilotes ayant satisfait aux vérifications sportives et techniques.

b) Essais qualificatifs : Art. 15B des prescriptions spécifiques.

c) Manches de qualification : Art. 15C des prescriptions spécifiques

d) Phase finale : 36 pilotes disputeront la Phase finale sur une distance totale de 50 km, qui se déroulera selon le schéma suivant : Pré-finale et finale

- Pré-finale (25 Km) : Positions de départ selon le nombre de points attribués au pilote pendant les manches de qualification.

- Finale (25 Km) : Positions de départ déterminées par le classement de la Pré-finale. Les pilotes non-partants ou exclus de la Pré-finale ne pourront pas participer à la finale sauf accords du Collège des Commissaires Sportif.



e) Lors de la phase finale, tout pilote sur le point d'être dépassé par le(s) pilote(s) de tête ou ayant été dépassé pour quelque raison que ce soit, se verra présenter le drapeau bleu et rouge (double diagonale) avec son numéro. Il devra rejoindre la balance dans le parc fermé et sera classé selon le nombre de tours qu'il aura réellement effectués.

### **GRILLE DE DEPART**

37)

a) A l'issue de la dernière séance d'essais qualificatifs, la liste des pilotes qualifiés sera officiellement publiée ainsi que les grilles de départ.

b) Seuls ces pilotes seront admis à prendre le départ des manches de qualification et/ou de la phase finale.

c) Tout concurrent dont le kart est dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit ou qui a de bonnes raisons de croire que son kart n'est pas prêt à prendre le départ, doit en informer le responsable de la pré-grille, qui avisera le directeur de course dès qu'il en aura l'occasion.

d) Les grilles de départ seront établies en fonction du temps le plus rapide réalisé par chaque pilote en tenant compte de la / des séance(s) d'essais qualificatifs. Si un ou plusieurs pilotes obtiennent un temps identique, ils seront départagés sur la base de leur meilleur 2ème temps et ainsi de suite.

e) Le pilote en tête de chaque grille aura le choix de l'emplacement de la pôle position (sur la partie gauche ou sur la partie droite de la piste), à condition d'en aviser le directeur de course dès son arrivée sur la pré-grille. Ce choix ne modifiera que la première ligne, à l'exclusion des autres. A défaut, le pilote ayant obtenu la pôle position partira de la position de la grille désignée dans le règlement particulier de l'épreuve.

f) L'accès à la grille prendra fin 5 minutes avant l'heure prévue pour le départ de la course. Tout kart qui n'aura pas pris sa position sur la grille à temps ne sera plus admis à le faire, sauf circonstances exceptionnelles laissées à l'appréciation du collège des commissaires sportifs.

### **PROCEDURE DE DEPART**

38)

a) Le signal de départ sera donné au moyen de feux lumineux.

b) Pour donner le signal du départ, le directeur de course se trouvera sur une plate-forme située à au moins 5 mètres du bord de la piste, derrière une barrière de protection permanente (Article 7.7.1 du règlement du circuit, 1<sup>ère</sup> Partie).





c) Une ligne jaune sera peinte 25 m avant la ligne de départ. Il est interdit d'accélérer avant d'avoir franchi cette ligne. Pour les départs lancés, cette ligne sera également matérialisée par une rangée de cônes souples (1 cône de chaque côté de la piste et 4 cônes sur la ligne au centre du circuit).

d) Dès que le directeur de course indique au moyen du drapeau vert que les karts peuvent s'élancer, les pilotes sont aux ordres du directeur de course et ne peuvent plus recevoir d'assistance extérieure. Tout pilote qui ne se sera pas mis à temps avec son kart en ordre de marche aux ordres du directeur de course, ne pourra quitter la pré-grille que sur ordre du directeur de course ou du responsable de la pré-grille.

e) Les karts effectueront environ un tour de formation avant que le départ ne soit donné. Il est interdit de dépasser un autre pilote pendant ce tour, sous peine de pénalité infligée par les Commissaires Sportifs (10 secondes ou disqualification).

Si un pilote s'arrête pour une raison quelconque, pendant le tour de formation, il ne pourra pas essayer de repartir avant qu'il n'ait été dépassé par l'ensemble du plateau. Il repartira à l'arrière de la formation. Au cas où il tenterait de démarrer devant le peloton, l'infraction sera signalée par drapeau noir et le pilote disqualifié.

f) Dans le cas des départs lancés, un pilote retardataire aura la possibilité de rejoindre sa place sur la grille uniquement si la manoeuvre ne gêne pas les autres pilotes et dans tous les cas, avant d'avoir atteint la Ligne Rouge, qui sera matérialisée sur la piste et indiquée par le directeur de course pendant le briefing

g) S'il considère que le pilote a été immobilisé par la faute d'un autre pilote, le directeur de course peut arrêter le tour de formation et recommencer la procédure de départ avec la grille originale ou autoriser le pilote gêné, à reprendre sa place.

h) Le directeur de course donnera le signal du départ dès qu'il sera satisfait de la formation.

i) En cas de faux départs répétés ou d'incidents au cours du (des) tour(s) de formation, le directeur de course, agissant en qualité de juge de fait pourra arrêter la procédure de départ au moyen du drapeau rouge et informer les commissaires sportifs qui auront le droit d'infliger aux fautifs une pénalité conformément à l'Art. 2.24 des prescriptions générales. Une nouvelle procédure de départ sera lancée soit immédiatement soit dans un délai de 30 minutes maximum, selon les circonstances. La grille de départ sera la même que celle de la procédure initiale. Tous les pilotes présents dans l'aire de départ ou dans l'aire de réparation avant l'arrêt de la procédure, pourront prendre part au départ du nouveau tour de formation.



j) Toute tentative pour anticiper le départ ou le retarder sera sanctionnée, conformément à l'Art. 2.24 des prescriptions générales.

k) Dès que le départ a été donné, les conditions de la course entrent en vigueur, et quel que soit l'endroit où se trouve un kart sur la piste, il est interdit de lui fournir une assistance quelconque, sauf s'il s'agit de garer le kart dans un endroit sûr.

39) Départ lancé: Au terme du tour de formation, les pilotes s'avanceront à vitesse réduite et constante vers la ligne de départ, rangés en deux files de karts. Durant la phase d'approche les feux seront au rouge. Aucun kart ne doit accélérer avant l'extinction des feux rouges. Les karts maintiendront leur position jusqu'à ce que le signal du départ soit donné. S'il est satisfait de la formation le directeur de course donnera le départ en éteignant les feux rouges. S'il n'est pas satisfait de la procédure, il allumera le feu orange, lequel signifiera qu'un tour de formation supplémentaire devra être effectué.

40) Les commissaires sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre leurs décisions. Les décisions des commissaires sportifs pourront prévaloir sur celles des juges de fait. Toute infraction aux dispositions du code ou du règlement sportif relatif à la procédure de départ pourra entraîner l'exclusion du pilote concerné de l'épreuve.

## **INTERRUPTION DE LA COURSE**

41)

A. S'il devient nécessaire d'arrêter la course ou les essais à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le directeur de course ordonnera qu'un drapeau rouge soit déployé sur la ligne. Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés aux postes des commissaires de piste, qui en seront munis. La décision d'arrêter la course ou l'essai ne pourra être prise que par le directeur de course (ou si il a dû s'absenter, par son adjoint). Si le signal de cesser de courir est donné :

a) Pendant les essais: tous les karts réduiront immédiatement leur vitesse et rentreront lentement au parc d'assistance "Arrivée "; et tous les karts abandonnés sur la piste en seront enlevés.

b) Pendant les manches qualificatives : Tous les karts réduiront immédiatement leur vitesse et devront gagner l'entrée du parc d'assistance "Arrivée"; Sachant que :

- le classement de la Manche sera le classement au terme du tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt aura été donné.
- des karts ou des véhicules de secours pourront se trouver sur la piste,
- le circuit pourra être totalement obstrué à cause d'un accident,



- les conditions atmosphériques auront pu rendre le circuit impraticable à grande vitesse.

La procédure à suivre varie selon le nombre de tours complets effectués par le pilote en tête de la Manche avant que le signal d'arrêt ne soit donné :

- moins de 75% de la distance prévue pour la manche (Arrondie au nombre entier supérieur de tours). Si un nouveau départ peut être donné, l'Article 2.22 des prescriptions générales s'appliquera;

- 75% ou plus de la distance prévue pour la manche (Arrondie au nombre entier supérieur de tours). Les karts seront directement dirigés vers le parc fermé, et la manche sera considérée comme s'étant terminée lorsque le kart de tête aura franchi la ligne au terme du tour précédant celui auquel le signal d'arrêt aura été donné.

c) Pendant une course de la phase finale, tous les karts devront immédiatement réduire la vitesse et gagner l'entrée du parc d'assistance "Arrivée", sachant que :

- le classement de la manche sera le classement au terme du tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt aura été donné,
- des karts ou des véhicules de secours pourront se trouver sur la piste,
- le circuit pourra être totalement obstrué à cause d'un accident,
- les conditions atmosphériques auront pu rendre le circuit impraticable à grande vitesse.

B. La procédure à suivre varie selon le nombre de tours complets effectués par le pilote en tête de la Manche avant que le signal d'arrêt de la Course ne soit donné:

Cas A : Moins de 2 tours ont été parcourus. Aucun point ne sera attribué.  
Si un nouveau départ peut être donné, l'Article 2.22 – Cas A, s'appliquera

Cas B: plus de 2 tours mais moins de 75% de la distance prévue pour la course (arrondie au nombre entier supérieur de tours). Si un nouveau départ peut être donné, l'Article 2.22 Cas B s'appliquera. Dans le cas contraire, la moitié des points sera attribuée.

Cas C : si 75% ou plus de la distance prévue pour la course (arrondie au nombre entier supérieur de tours). Les karts seront directement dirigés vers le parc fermé et la course sera considérée comme s'étant terminée lorsque le kart de tête aura franchi la ligne au terme du tour précédant celui au cours duquel la course a été arrêtée. La totalité des points sera attribuée.

### **NOUVEAU DEPART D'UNE COURSE**

42) Il sera permis d'intervenir sur les karts uniquement au parc d'assistance. Les seuls intervenants par kart pouvant être le pilote lui-même et son mécanicien attitré, détenteur du laissez-passer adéquat. Si le règlement de l'épreuve le permet, Il sera permis



d'introduire dans ce même parc d'assistance du matériel de substitution (uniquement celui identifié dans le cas de châssis et/ou moteur). Le ravitaillement en carburant sera autorisé.

Cas A : Si moins de 2 tours ont été accomplis, un nouveau départ sera donné dans les 30 minutes après que le drapeau rouge aura été présenté (dans les conditions prévues à l'Article 2.19F). La longueur de la nouvelle course sera la distance intégrale prévue pour la course initiale. Le premier départ sera considéré comme nul et non avenu.

La grille de départ sera la même que pour la course initiale. Les pilotes ayant franchi la ligne d'arrivée pendant le tour précédant celui au cours duquel la course a été arrêtée et ceux qui se trouvaient dans la zone de réparations quand le drapeau rouge a été déployé seront admis à prendre le nouveau départ avec leur kart d'origine. Les places restées libres sur la grille de départ, devront rester vacantes.

Cas B : Si plus de 2 tours ont été accomplis, un nouveau départ sera donné dans les 30 minutes après que le drapeau rouge aura été présenté (dans les conditions prévues à l'Article 2.19). La longueur de la nouvelle course sera égale à la différence entre le nombre de tours prévus et le nombre de tours accomplis. Les pilotes ayant franchi la ligne d'arrivée à la fin du tour précédant celui au cours duquel la course a été arrêtée et ceux qui se trouvaient dans la zone de réparations (sauf dans la phase finale) quand le drapeau rouge a été déployé seront admis à prendre le nouveau départ avec leur kart d'origine.

Les places de la grille de départ seront déterminées par l'ordre d'arrivée à la fin du tour précédant celui au cours duquel la course la course a été arrêtée.

Le résultat d'une course ayant été arrêtée et pour laquelle un nouveau départ a été donné est l'addition des temps de la course arrêtée et ceux de la course s'étant déroulée après le second départ.

### **FIN DE LA COURSE**

43) Voir Article 2.23 des prescriptions générales.

### **PARC FERME**

44) Voir Article 2.13 des prescriptions générales.

### **CLASSEMENT FINAL**

45) Il sera établi 2 classements : Classement des pilotes dans la Pré-finale et la finale.

### **INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS**



46) Voir Article 2.16 des prescriptions générales.

### **ACCIDENTS**

47) Voir Article 2.24 des prescriptions générales.

### **RECLAMATIONS ET APPELS**

48) Article 20 des prescriptions spécifiques.

### **AMENDES**

49) Une amende peut être infligée à tout concurrent, pilote, assistant ou organisateur qui ne respecterait pas les ordres des officiels. Une amende peut être infligée sur décision du collège des commissaires sportifs.

- Toutes les amendes devront être payées à l'ASN ayant reçu l'épreuve, dans les 48 heures. Les amendes inférieures ou se montant à 700.00 Euros devront être payées immédiatement.

### **CEREMONIE ET PODIUM**

50) A l'issue de la finale, Les pilotes classés à la 3<sup>ème</sup>, 2<sup>ème</sup>, et 1<sup>ère</sup> place monteront sur le podium successivement. L'hymne national du pilote vainqueur sera joué et les drapeaux nationaux des trois premiers seront hissés.

### **TAXES D'INSCRIPTION**

51) Le concurrent s'engage à payer et envoyer les taxes d'inscription et droits d'engagement, se montant à 150 €. L'Organisateur devra avoir reçu les inscriptions et taxes au plus tard à la date de clôture des inscriptions.

### **DIRECTIVES CONCERNANT LES REGLEMENTS SPORTIFS**

52) Tout ce qui n'est pas réglementé dans ce règlement sportif est réglementé dans l'Annuaire CIK 2013 et les Bulletins CIK.

Version 1 du 28 juillet 2014





## « IAME NATIONAL FINAL 2014 »

### *CATEGORIE X30 JUNIOR*

A la lecture de ce règlement, ne jamais oublier que toute modification 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. Toute modification ou montage ayant pour conséquence de contrarier une valeur réglementaire où son contrôle est présumée frauduleuse et est bien évidemment interdite. Les pilotes sont responsables de la conformité de leur matériel. En cas de non-conformité, outre les sanctions sportives, un retrait de licence est encouru.

#### **ARTICLE 1 : CHASSIS AUTORISES**

Sont autorisés dans la catégorie X30 Junior du X30 Challenge les châssis homologués CIK et/ou répondants aux normes FFSA ou CIK conformes à l'article 2 et agréés par le Comité d'organisation du X30 Challenge, dont la liste sera publiée ultérieurement. Chaque pilote pourra disposer d'un châssis pour chaque course. Tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au Délégué Technique FFSA. Le Délégué Technique FFSA après inspection du châssis accidenté, remettra un rapport sur le bien fondé ou non du remplacement du châssis. Le Collège des Commissaires Sportifs sera le seul habilité à autoriser ou non le remplacement. En cas de remplacement, le châssis accidenté se verra retirer son numéro d'enregistrement et ne pourra être réutilisé durant l'épreuve. Si un constructeur, un importateur ou un revendeur a une politique commerciale, technique ou sportive contraire à l'esprit du Challenge, il pourra être exclu sans délai par les organisateurs, sans que ceux-ci aient à justifier leur choix.

#### **ARTICLE 2 : DEFINITION GENERALE DES CHASSIS**

Les châssis doivent correspondre aux règles suivantes :

- Châssis homologués CIK et/ou aux normes FFSA ou CIK.
- Arbre arrière, en acier magnétique, de diamètre maximum 50 mm, plein ou creux.
- Deux ou trois paliers à billes acier.
- Freins mécaniques ou hydrauliques homologués CIK et/ou conformes aux normes FFSA ou CIK, uniquement sur l'arbre arrière.
- Tous types de freins avant interdits.
- Caissons latéraux, panneau frontal, carénage avant, protection des roues arrières homologués CIK et/ou conforme aux normes FFSA – CIK. Le pare choc arrière devient facultatif. Pare chaîne conforme aux normes FFSA – CIK.





Les pilotes participant au X30 Challenge s'engagent, sur demande de l'organisateur, à apposer les autocollants du challenge sur au moins 1/3 de chaque caisson latéral, panneau frontal, carénage avant, protection des roues arrière.

### **ARTICLE 3 : POIDS**

Le poids du kart complet plus pilote en tenue sera de 150 kg minimum, à tout moment de la course.

### **ARTICLE 4 : PNEUMATIQUES**

Pneus sec : KOMET K1H (AV : 10 x 4.60 x 5 – AR : 11 x 7.10 x 5)

Pneus pluie : KOMET K1W (AV : 10 x 4.20 x 5 – AR : 11 x 6.00 x 5)

### **ARTICLE 5 : MOTEUR**

Le moteur IAME X30J devra rester strictement conforme à la fiche constructeur (caractéristiques techniques, cotes, poids, diagrammes etc... et l'application des tolérances constructeur portées sur cette fiche). Les photos de la fiche servent également à identifier le matériel. L'apport, le retrait et les déplacements de matière sont interdits, même si ceux-ci rentrent dans les limites des tolérances. Toutes les pièces internes du moteur devront être d'origine constructeur et au même nombre que le montage de l'usine. Toute préparation est interdite. Les valeurs maximum ou minimum autorisées seront mesurées selon la méthode du règlement Karting de la F.F.S.A. La méthode utilisée pour le contrôle du volume de la chambre de combustion est la méthode B avec insert de bougie, décrite dans le règlement technique de la FFSA. Deux moteurs par pilote et par épreuve sont autorisés.

### ***TABLEAU DES DIAGRAMMES et VOLUMES : IAME X30***

Lecture angulaire par insertion d'une cale de 0,2x5mm

<b>ECHAPPEMENT</b>	<b>177,5 ° Maximum</b>
<b>TRANSFERT TT</b>	<b>127° ± 2°</b>
<b>TRANSFERTS LATERAUX</b>	<b>126° ± 2°</b>
<b>VOLUME DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION</b>	<b>9,7cc Minimum avec insert CIK</b>

Fiche « 254P » - IAME X30 125cc – du 23/10/2013

### **ARTICLE 6 : CULASSE**

La culasse doit rester strictement d'origine. La forme de la chambre de combustion pourra être contrôlée avec le calibre IAME code ATT-025/1 et pourra être comparée à une culasse étalon. Seule la réparation du filet, uniquement par Helicoil de même longueur que le filet d'origine et de diamètre 14x125 est autorisée. Le culot de la bougie serrée sur la culasse ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion. Le « squish » (distance entre piston et culasse) doit être, en tout point, de 0.9 mm





minimum. La baguette d'étain utilisée pour mesurer le « squish » doit avoir un diamètre de 1.5mm. Deux écrous de culasse seront percés afin d'effectuer un plombage du moteur si celui-ci est prévu dans le règlement particulier d'une épreuve.

#### **ARTICLE 7 : CYLINDRE**

D'origine. Tout polissage, sablage, ébavurage, microbillage, etc. ou ajustage sont interdits, exception faite du réalésage. La forme des transferts ainsi que la hauteur de ceux-ci pourront être comparées, en cas de doute sur leur conformité, à un cylindre étalon. Tout traitement thermique ou de surface interdit.

Seule l'utilisation d'un seul joint d'origine de 0.4 mm est autorisé, l'empilage de joints est donc interdit. Seul le raccord d'eau droit sur le bas du cylindre peut être remplacé par un raccord soudé.

Les moteurs X30 à partir du numéro de série M3521/B3059, sont équipés avec le cylindre marquée, comme indiqué sur la fiche d'homologation :

- les moteurs avec numéro de série précédente à M3521/B3059 peuvent également être équipés avec le cylindre marqué.
- les moteurs avec numéro de série suivant à M3521/B3059 ne peuvent pas être équipés avec le cylindre précédent.

#### **ARTICLE 8 : CARTER, VILEBREQUIN, BIELLE, MANETON**

D'origine sans retouche. Cages et rondelles de tête de bielle d'origine constructeur.

#### **ARTICLE 9 : ROULEMENTS**

A cage acier, cage plastique, à billes acier jeu C3 ou C4 (céramique interdit). Les roulements à contact oblique sont interdits.

#### **ARTICLE 10 : PISTON, SEGMENT, AXE**

D'origine constructeur, sans retouche, conforme à la fiche technique.

#### **ARTICLE 11 : BOITE A CLAPETS**

D'origine non retouchée. Surfaçage plan de joints interdit. Vis libres. Couvercle de boîte d'origine constructeur.

#### **ARTICLE 12 : CLAPETS**

Seuls les clapets en fibre de verre ou en fibre de carbone (panachage interdit), marqués et d'origine IAME (épaisseur des clapets de 0.21 mm minimum) sont autorisés. Interdiction de modifier la forme originale.

#### **ARTICLE 13 : CARBURATEUR**

Seul le carburateur de marque TRYTON, modèle HB27C, venturi Ø 26 mm maximum, et conforme à la fiche technique est autorisé. Le carburateur doit rester d'origine constructeur. Seuls le ressort de fourchette, les joints et les membranes sont libres. La



position du carburateur (pompe à essence dessus ou dessous) est libre. En cas de doute sur sa conformité, le carburateur pourra être comparé à un carburateur étalon. Le silencieux d'aspiration doit être le modèle livré d'origine avec le moteur (même marque, même modèle, même référence, avec tube d'aspiration court d'un diamètre intérieur de 22mm, **manchon caoutchouc avec filtre IAME obligatoire**). La présence des grilles de protection sur le silencieux d'aspiration est facultative.

#### **ARTICLE 14 : CARBURANT, LUBRIFIANT, RESERVOIR**

Seuls sont autorisés les carburants en vente commerciale courante (indice d'octane 95 ou 98 délivrés à la pompe). En cas d'échange de carburant, l'organisateur fournira du 98 sans plomb uniquement. Pour toutes les courses, pour les mélanges de carburants, ne doivent être utilisées que des huiles agréées par la CIK/FIA, suivant la liste publiée chaque année, et ce pour toutes les catégories. (Article 10.6 du règlement technique national FFSA). Le réservoir devra être extractible et avoir une contenance de 8 litres minimum. Un récupérateur d'huile doit obligatoirement être installé sur le châssis et branché à l'évent du carter des engrenages de l'arbre d'équilibrage.

#### **ARTICLE 15 : ALLUMAGE**

Seuls les allumages montés d'origine sont homologués, sans transformation, soit l'allumage Digital SELETTA et l'allumage Digital PVL. Le boîtier électronique devra impérativement être fixé, avec la face portant les inscriptions visible sans démontage de celui-ci et non recouverte de scotch ou autre masquant les inscriptions. La batterie doit dans tous les cas rester branchée au système d'allumage.

#### **ARTICLE 16 : EMBRAYAGE**

L'embrayage doit être strictement d'origine. L'enclenchement doit s'opérer à 4000 tr/min. maxi. et provoquer l'avancement du kart pilote à bord.

#### **ARTICLE 17 : BOUGIE**

Marque NGK, de référence B9EG, BR9EG, BR9EIX, B10EG, BR10EG, BR10EIX. Les bougies doivent rester strictement d'origine sans aucune retouche, montées avec le joint l'étanchéité d'origine, la longueur hors tout du culot doit être de 18.5 mm maxi. L'isolant ne doit pas dépasser du culot de la bougie.

#### **ARTICLE 18 : POT, PIPE, SILENCIEUX**

Le pot d'échappement livré d'origine avec le moteur doit rester conforme à la fiche technique, sans aucune modification de structure ou de dimension. Le silencieux additionnel doit rester conforme à la fiche technique sans aucune modifications de structure ou de dimension et installé en permanence sur le pot d'échappement. Pipe spécifique X30J pour catégorie X30 Junior avec bride. Sur la pipe d'échappement, seul est autorisé le perçage et la soudure d'un support pour installer une sonde de température. Dans tous les cas, le système d'échappement doit satisfaire au contrôle sonométrique. Le



silencieux de type KF3, marqué IAME, est obligatoire. Le montage du silencieux additionnel est obligatoire, ce pour tout roulage.

#### **ARTICLE 19 : REFROIDISSEMENT**

Le système de refroidissement doit être dans sa configuration d'origine : un seul radiateur, une seule pompe à eau simple, en plastique ou en alu, etc... (Une seule entrée, une seule sortie). Le montage de la soupape thermostatique fournie avec le moteur est facultatif. Seule l'eau servira au refroidissement, sans aucun additif. Les écrans de radiateur sont autorisés, mécaniques ou par adhésifs sous réserve de ne pas être retiré du kart roulant sur la piste. A cette fin, chaque ruban adhésif fera le tour complet du radiateur et les extrémités seront jointes et superposées sur au moins 20 mm (article 21.3 du règlement technique FFSA). Seul le modèle de radiateur d'origine IAME référencé T8000B est autorisé.

#### **ARTICLE 20 : DEMARRAGE**

Le système de démarrage doit être monté avec tous ses composants, et correctement connecté. Le démarrage s'effectue à la clé de contact. Seule une défaillance mécanique ou électrique peut l'empêcher de fonctionner correctement. En cas de défaillance du démarreur du moteur, constatée par un commissaire technique, l'utilisation d'un démarreur externe est autorisée, et seulement dans ce cas précis (selon règlement sportif FFSA en vigueur).

#### **ARTICLE 21 : CONTROLES**

Les commissaires techniques officiels de la FFSA sur l'épreuve ont l'entière maîtrise de leur mission, de l'enregistrement du matériel, jusqu'aux contrôles de fin d'épreuve. Un responsable technique de la coupe de marque sera obligatoirement présent. Il aura un rôle de consultant. Le comité d'organisation du X30 Challenge se réserve le droit de saisir un matériel à des fins d'expertises par le constructeur.

A ce titre, le concurrent ne pourra prétendre à aucun dédommagement pour aucun motif que ce soit.

#### **ARTICLE 22 : RECLAMATIONS**

Pour tout litige, le pilote pourra porter réclamation selon les règles édictées par la FFSA. Comme le demande le cahier des charges des challenges, un moteur étalon est déposé à la FFSA.

#### **ARTICLE 23**

Le présent règlement pourra être modifié à tout moment par le comité d'organisation du X30 Challenge si des raisons majeures l'imposent, après accord de la FFSA.