



RÉGLEMENTATION TECHNIQUE GÉNÉRALE

Article 1

Définitions

Kart

Un kart est un véhicule terrestre avec ou sans carrosserie, avec quatre (4) roues non alignées qui sont en contact avec le sol, dont deux (2) assurent la conduite et les deux (2) autres, la locomotion. Les parties principales sont le châssis (carrosserie comprise), les pneumatiques et le moteur.

Acquisition de données

Tout système, à mémoire ou non, installé sur un kart, permettant au pilote, pendant ou après la course, de lire, indiquer, acquérir, enregistrer, informer et transmettre toute information.

Télémetrie

Transmission de données entre un kart en mouvement et une entité extérieure.

Parties mécaniques

Toutes celles nécessaires à la propulsion, la direction et le freinage, ainsi que tout accessoire, mobile ou non, nécessaire à leur fonctionnement normal.

Pièce d'origine ou de série

Pièce ayant subi toutes les phases de fabrication prévues et effectuées par le Constructeur du matériel considéré, et montée sur le kart à l'origine.

Composite

Matériau formé de plusieurs composants distincts dont l'association confère à l'ensemble des propriétés qu'aucun des composants pris séparément ne possède.

Maximum : Valeur la plus grande atteinte par une quantité variable ; limite supérieure.

Minimum : Valeur la plus petite atteinte par une quantité variable ; limite inférieure.

Châssis

Structure d'ensemble du kart qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solidaire de ladite structure.

Cadre

Partie porteuse, principale et monobloc du châssis, recevant les pièces principales et auxiliaires.

Cylindrée

Volume V engendré dans le(s) cylindre(s) moteur(s) par le déplacement ascendant ou descendant du ou des piston(s). Ce volume est exprimé en centimètres cubes et, pour tous les calculs concernant la cylindrée des moteurs, le nombre « pi » sera pris forfaitairement à 3,1416.

$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$ avec : d = alésage ; l = course ; n = nombre de cylindres.

Canaux ou conduits

Les canaux ou conduits sont des éléments cylindriques ou cylindro-coniques permettant le passage des gaz, quelles que soient la longueur ou la position de ces éléments.

Nombre de canaux ou conduits : le nombre de canaux ou conduits réels est la plus grande quantité d'éléments cylindriques ou cylindro-coniques transmettant les gaz du

carter pompe jusqu'au-dessus du piston, ainsi que ceux transmettant les gaz de l'extérieur du cylindre aux lumières d'admission, ou des lumières d'échappement à l'extérieur du cylindre.

Lumière d'admission ou d'échappement

Une lumière est formée par l'intersection de la périphérie du cylindre et du conduit d'admission ou d'échappement. Cette lumière est ouverte ou fermée par le passage du piston.

Power valve

Par « power valve » est entendu tout système qui, de façon manuelle, électrique, hydraulique ou par tout autre moyen, peut modifier le cycle (timing) normal du dispositif d'échappement ou le cours normal des gaz d'échappement à quelque point que ce soit entre le piston et la sortie de l'échappement à l'air libre, lorsque le moteur est en marche.

Radiateur

C'est un échangeur particulier permettant de refroidir un liquide par l'intermédiaire de l'air. Échangeur Liquide/Air.

Réservoir de carburant

Toute capacité contenant du carburant susceptible de s'écouler vers le moteur.

Roue

Elle est définie par la jante avec pneumatique et sert à la conduite et/ou la propulsion du kart.

Article 2

Prescriptions Générales

1) GÉNÉRALITÉS

1.1 – Le kart et toutes les modifications doivent se conformer au règlement spécifique de la Catégorie dans laquelle le kart est engagé ou aux Prescriptions Générales ci-dessous.

1.2 – Application des Prescriptions Générales

Les présentes Prescriptions Générales s'appliquent à toutes les Catégories dans l'hypothèse où ceux-ci ne font pas l'objet de dispositions spécifiques.

1.3 – Il est du devoir de chaque Concurrent de prouver aux Commissaires Techniques et aux Commissaires Sportifs que son kart est en conformité avec le Règlement dans son intégralité à tout moment de l'épreuve.

1.4 – Modifications

Toute modification est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité décidées par Karting Québec, ASN Canada ou la CIK. Par modification, on comprend toutes les opérations susceptibles de changer l'aspect initial et les cotes des pièces d'origine homologuées.

1.5 – Addition de matériau et de pièces

Toute addition ou fixation de matériau ou de pièces est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité décidées par Karting Québec, ASN Canada ou la CIK. Aucun matériau retiré ne pourra pas être réutilisé. La remise en état de la géométrie du cadre, suite à un accident, est permise par addition des matériaux nécessaires à la réparation (métal d'apport pour soudure, etc.) ; les autres pièces qui seraient usées ou endommagées ne pourront pas être réparées par addition ou fixation de matériau, à moins qu'un article du présent Règlement ne l'autorise par exception.

2) KART

2.1 – Exigences générales

2.1.1 – Un kart est composé du châssis-cadre (avec ou sans carrosserie), des pneus et du moteur. Il doit remplir les conditions générales suivantes :

2.1.2 – Position de conduite : sur le siège, les pieds vers l'avant.

2.1.3 – Nombre de roues : 4.

2.1.4 – Matériel : l'utilisation de titane sur le châssis est interdite.

3) CHÂSSIS

3.1 – Description des pièces d'équipement

Il est composé des :

a) châssis-cadre

b) pièces principales du châssis

c) pièces auxiliaires du châssis : afin de rendre le kart plus solide, des tubes et des profils (pièces auxiliaires) spéciaux peuvent être montés. Cependant, ils ne doivent pas représenter un risque pour la sécurité du Pilote et des autres Concurrents.

3.2 – Modifications et identification

Toute modification du châssis homologué est autorisée, à l'exception des :

- indications portées sur la Fiche d'Homologation,
- indications mentionnées dans le Règlement Technique.

3.3 – Châssis-cadre

3.3.1 – Fonction

- Il constitue surtout l'élément porteur principal du véhicule.
- Il sert de connexion rigide des parties principales correspondantes du châssis et à l'incorporation des pièces auxiliaires.
- Il donne au kart la résistance nécessaire aux charges éventuelles survenant lorsqu'il est en marche.

3.3.2 – Description

Le châssis-cadre est la partie centrale et portante de tout le kart. Il doit être suffisamment résistant pour pouvoir absorber les charges produites lorsque le véhicule est en marche.

3.3.3 – Exigences

- Construction tubulaire de section cylindrique en acier « aimanté ». Structure monolithique avec pièces soudées non démontables.
- Sans connexions (mobile dans 1, 2 ou 3 axes).
- La flexibilité du châssis-cadre correspond aux limites d'élasticité de la construction tubulaire.

3.3.4 – Matériel

Acier de construction ou acier de construction allié, magnétique.

3.4 – Pièces principales du châssis

3.4.1 – Fonction

Transmission des forces de la piste au châssis-cadre par le seul intermédiaire des pneus.

3.4.2 – Description (dessin technique n°1)

Toutes les parties transmettant les forces de la piste au châssis-cadre par le seul intermédiaire des pneus :

- jantes avec support
- essieu arrière
- fusée d'essieu

- axes-pivots
- supports de l'essieu avant et de l'essieu arrière.

Si existant :

- pièces de connexion avant et arrière.

3.4.3 – Exigences

Toutes les pièces principales du châssis doivent être solidement fixées les unes aux autres ou au châssis-cadre. Une construction rigide est nécessaire, pas d'articulations (mobile dans 1, 2 ou 3 axes). Des connexions articulées ne sont admises que pour le support conventionnel de la fusée d'essieu et pour la direction. Tout autre dispositif ayant la fonction d'articulation en 1, 2 ou 3 axes est interdit. Tout dispositif amortisseur hydraulique ou pneumatique contre les oscillations est interdit.

Essieu

À moins que stipulé autrement dans le règlement spécifique d'une Catégorie l'essieu doit avoir un diamètre extérieur maximum de 50 mm et une épaisseur de paroi minimum en tout point de 1,9 mm. Pour tous les diamètres d'essieu l'épaisseur de celui-ci doit être en tout point (sauf dans les logements de clavettes) au minimum de : voir tableau

Tableau d'équivalence des épaisseurs en fonction des diamètres externes

| Diamètre externe max. (mm) | Épaisseur min. (mm) |
|----------------------------|---------------------|
| 50 mm | 1,9 mm |
| 45 mm | 2,3 mm |
| 40 mm | 2,9 mm |
| 35 mm | 3,8 mm |
| 30 mm | 4,9 mm |
| 25 mm | Plein |

3.4.4 – Croquis du châssis-cadre et des pièces principales du châssis :

Dessin technique n°1 en annexe.

3.5 – Pièces auxiliaires du châssis

3.5.1 – Fonction

À l'exception des pièces principales du châssis, il s'agit de tous les éléments contribuant au bon fonctionnement du kart, ainsi que tout dispositif facultatif, pourvu qu'il soit en conformité avec le Règlement. Les pièces auxiliaires ne doivent pas avoir pour fonction de transmettre les forces de la piste au châssis-cadre.

3.5.2 – Description

Fixation des freins, du moteur, de l'échappement, de la direction, du siège, des pédales, des pare-chocs et du silencieux d'admission :

- lest
- tous dispositifs et articulations
- toutes les plaques et tous les ressorts
- autres points de fixation
- tubes et sections de renfort
- freins, disques de freins

3.5.3 – Exigences

Les pièces auxiliaires doivent être solidement fixées. Des connexions flexibles sont admises.

Tous les éléments contribuant au fonctionnement normal du kart doivent être en conformité avec le Règlement. Ces pièces doivent être montées de façon à ne pas se détacher pendant la marche du kart.

4) DIMENSIONS ET POIDS

4.1 – Spécifications techniques

Empattement : minimum : 101 cm et maximum : 127 cm.

Châssis type cadet : minimum 89 cm et maximum 95 cm

Voie : au minimum les 2/3 de l'empattement utilisé.

Longueur hors-tout : 182 cm maximum sans carénage frontal et/ou arrière. Largeur hors tout : 140 cm maximum. Voir réglementation spécifique à chaque classe.

Hauteur : 65 cm maximum par rapport au sol, siège exclu.

Aucun élément ne doit dépasser du quadrilatère formé par le carénage avant, le pare-chocs arrière et les roues. Exception : voir classes à moteurs 4 temps.

4.2 – Poids

Les poids indiqués sont des minima absolus qui doivent pouvoir être contrôlés à tout moment lors d'une compétition et lus sur l'affichage de la balance quelle que soit sa précision de mesure, le pilote étant équipé normalement pour la course (casque, lunettes, gants et chaussures). Toute infraction constatée lors d'un contrôle inopiné, en cours ou en fin d'épreuve, entraîne obligatoirement l'exclusion du pilote et/ou concurrent pour la manche concernée, les essais qualificatifs ou la course.

4.3 – Lest

Il est permis d'ajuster le poids du kart par un ou plusieurs lests, à condition qu'il s'agisse de blocs solides, fixés sur le châssis ou sur le siège, au moyen d'outils avec au moins deux boulons de diamètre 6 mm minimum pour poids de 2 kg et plus.

5) PARE-CHOCS

Ce sont des protections obligatoires avant, arrière et latérales. Ces pare-chocs doivent être en acier magnétique. Pour toutes les catégories ils doivent être homologués avec les carrosseries. (Voir dessin technique n°2a)

5.1 - Pare-chocs avant

5.1.1 (non applicable pour châssis Micro Max)

- * Le pare-chocs avant doit consister en deux éléments minimum.
- * Une barre supérieure d'un diamètre minimum de 16 mm en acier et une barre inférieure d'un diamètre de 20 mm en acier et reliées entre elles. Ces deux éléments doivent être indépendants des fixations des pédales.
- * Le pare-chocs avant doit permettre la fixation du carénage avant obligatoire.
- * Il doit être fixé au châssis-cadre par 4 points.
- * Porte-à-faux avant : 350 mm minimum.
- * Largeur de la barre inférieure : 300 mm droit minimum par rapport à l'axe longitudinal du kart.
- * Les fixations de la barre inférieure doivent être parallèles (dans les 2 plans horizontal et vertical) à l'axe du châssis et permettre un emboîtement (système de fixation au châssis-cadre) de 50 mm des pare-chocs ; elles doivent être distantes de 450 mm et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart à une hauteur de 90 +/-20 mm par rapport au sol.
- * Largeur de la barre supérieure : 400 mm droit minimum par rapport à l'axe longitudinal du kart.

- * Hauteur de la barre supérieure : 200 mm minimum et 250 mm maximum par rapport au sol.
- * Les fixations de la barre supérieure doivent être distantes de 550 mm et centrées par rapport à l'axe longitudinal du kart. Les fixations de la barre supérieure et de la barre inférieure doivent être soudées au châssis-cadre.

5.2 - Pare-chocs arrière

5.2.1 (non applicable pour châssis Micro Max)

- * Composé au minimum d'une barre anti-encastrement d'un diamètre minimum de 16 mm et d'une barre supérieure d'un diamètre minimum de 16 mm. L'ensemble doit être fixé au cadre en 2 points minimum (éventuellement par un système souple) sur les 2 tubes principaux du châssis.
- * Hauteur : au maximum le plan passant par le haut des roues avant et arrière ; au minimum à 200 mm du sol pour la barre supérieure et à 80 mm +/- 20 mm du sol pour la barre anti-encastrement.
- * Largeur 600 mm minimum.
- * Porte-à-faux arrière : 400 mm maximum.

5.5 - Pare-chocs latéraux (non applicable pour châssis Micro Max)

- * Ils doivent être composés d'une barre supérieure et d'une barre inférieure.
- * Ils doivent permettre la fixation de la carrosserie latérale obligatoire.
- * Ils doivent avoir un diamètre de 20 mm.
- * Ils doivent être fixés au châssis-cadre par 2 points.
- * Ces deux (2) fixations doivent être parallèles au sol et perpendiculaires à l'axe du châssis ; elles doivent permettre un emboîtement (système de fixation au châssis-cadre) de 50 mm minimum des pare-chocs et être distantes de 500 mm.
- * Longueur rectiligne minimum des barres : 400 mm pour la barre inférieure 300 mm pour la barre supérieure.
- * Hauteur de la barre supérieure : 160 mm minimum par rapport au sol.
- * Leur largeur extérieure doit être par rapport à l'axe longitudinal du kart de : 500 +/- 20 mm pour la barre inférieure 500 +100/-20 mm pour la barre supérieure.

5.6 - Protection des roues arrière : obligatoire pour toutes les catégories.

Prescriptions Générales

Plastique :

- a. Cette protection arrière doit être faite de plastique moulé sans insertion de mousse.
- b. La surface doit être uniforme et sans aspérité. Le pare-chocs ne doit pas présenter d'usure pouvant en diminuer la solidité ou la sécurité.
- c. Garde au sol : minimum 25 mm, maximum 60 mm.
- d. En toute condition la protection arrière ne doit jamais dépasser le plan extérieur des roues arrière (mesuré à l'extérieur des jantes ou des pneus en fonction de ce qui est le plus large).
- e. La protection des roues arrière doit en tout temps couvrir au moins 50% de chaque roues arrière (mesuré au centre du pneu).
- f. La protection arrière ne doit en aucun temps être située au dessus du plan passant par le dessus des pneus arrière.

Métal :

- a. Composé au minimum d'une barre anti-encastrement d'un diamètre minimum de 16 mm et d'une barre supérieure d'un diamètre minimum de 16 mm. L'ensemble

- doit être fixé au cadre en 2 points minimum (éventuellement par un système souple) sur les 2 tubes principaux du châssis.
- b. En toute condition la protection arrière ne doit jamais dépasser du plan extérieur des roues arrière. Hauteur minimum : 200 mm du sol pour la barre supérieure et à 80 mm +/- 20 mm du sol pour la barre anti-encastrement.
 - c. La protection des roues arrière doit en tout temps couvrir au moins 50% de chaque roues arrière (mesuré au centre du pneu).
 - d. La protection arrière ne doit en aucun temps être située au dessus du plan passant par le dessus des pneus arrière.

Règles pour les châssis, homologués ou non, utilisés dans les classes 2 temps sauf exceptions : Micro Max et DD2 (voir dessin technique 2c.)

- Ces châssis doivent utiliser une protection arrière faite de plastique et homologuée CIK.
- Largeur minimum : 134 cm.
- Largeur maximum : celle de la largeur arrière hors-tout.
- L'ensemble doit être fixé au cadre en 2 points minimum par des supports homologués avec la protection réalisés en plastique, acier ou aluminium et doit être relié par un système souple sur les 2 tubes principaux du châssis.

Pour les classes à moteur 4 temps ainsi que pour la classe Micro Max les protections en plastique ou en métal pleine largeur sont autorisées.

6) PLANCHER

Il doit y avoir un plancher en matériau rigide, uniquement depuis la traverse centrale du cadre jusqu'à l'avant du kart. Il doit être bordé latéralement par un tube ou un rebord empêchant les pieds du Pilote de glisser de la plate-forme. S'il est ajouré, les trous ne doivent pas avoir un diamètre supérieur à 10 mm et ils doivent être distants d'au minimum quatre fois leur diamètre.

7) CARROSSERIE

7.1 Carrosserie pour toutes les catégories sur circuits courts

7.1.1 - Définition

La carrosserie est constituée de toutes les parties du kart léchées par les filets d'air, à l'exception des pièces mécaniques telles que défilés à l'Article 2.3, du réservoir et des porte-numéros. La carrosserie doit être d'un fini irréprochable et ne présenter aucun caractère provisoire ni aucune arête vive. Le rayon minimum des angles et des coins est de 5 mm.

7.1.2 - Carrosserie

Elle est constituée obligatoirement pour toutes les catégories de deux carrosseries latérales, d'un carénage avant et d'un panneau frontal, et facultativement d'une carrosserie arrière (voir dessin technique n° 2b). La carrosserie doit être homologuée par la CIK-FIA. Aucun élément de la carrosserie ne peut être utilisé en tant que réservoir de carburant ou de fixation pour le lest. Aucune découpe des éléments de carrosseries n'est autorisée.

7.1.3 - Matériaux

Non métallique ; fibre de carbone, Kevlar et fibre de verre sont interdits. Dans toutes les catégories, s'il s'agit de plastique, il doit être éparpillable et ne présenter aucun angle vif en cas de rupture.

7.1.4 - Carrosseries latérales

- * Elles ne doivent à aucun moment être situées au-dessus du plan passant par le haut des pneus avant et arrière, ni à l'extérieur du plan passant par l'extérieur des roues avant et arrière (roues avant non braquées). En cas de " Course par temps de pluie ", les carrosseries latérales ne peuvent être situées au-delà du plan passant par le bord extérieur des roues arrière.
- * Elles ne peuvent se trouver en retrait de plus de 40 mm du plan vertical passant par les deux bords extérieurs des roues (roues avant non braquées).
- * Elles doivent avoir une garde au sol de 25 mm minimum et de 60 mm maximum.
- * La surface des carrosseries latérales doit être uniforme et lisse ; elle ne doit pas comporter de trous ou découpes autres que ceux nécessaires à leurs fixations et au passage de l'arbre du démarreur extérieur en ICA-J.
- * Écart entre l'avant des carrosseries latérales et les roues avant : 150 mm maximum.
- * Écart entre l'arrière des carrosseries latérales et les roues arrière : 60 mm maximum.
- * Aucune partie des carrosseries latérales ne pourra couvrir une partie du pilote assis en position normale de conduite.
- * Les carrosseries latérales ne doivent pas se superposer au châssis-cadre vu du dessous.
- * Elles doivent comporter sur leur face extérieure une surface verticale (dans une tolérance de +/- 5° par rapport à un plan vertical théorique) de 100 mm de haut au minimum et de 400 mm de long au minimum, située immédiatement au-dessus de la garde au sol.
- * Elles ne doivent pas pouvoir retenir eau, gravier ou toute autre substance.
- * Elles doivent être fixées solidement sur les pare-chocs latéraux.
- * Sur leur surface verticale arrière près des roues, un emplacement doit être prévu pour les numéros de compétition.

7.1.5 - Carénage avant

- * À aucun moment il ne doit être situé au-dessus du plan passant par le haut des roues avant.
- * Il ne doit pas comporter de bords tranchants.
- * Il doit avoir une largeur de 1.000 mm minimum et, au maximum, la largeur extérieure du train avant. Pour la classe Micro Max 850 mm minimum.
- * Écart maximum entre les roues avant et l'arrière du carénage : 150 mm.
- * Porte-à-faux avant : 650 mm maximum.
- * Le carénage doit comporter sur sa face avant une surface verticale (dans une tolérance de +/- 5° par rapport à un plan vertical théorique) de 80 mm de haut au minimum et de 300 mm de long au minimum située immédiatement au-dessus de la garde au sol.
- * Le carénage ne doit pas pouvoir retenir eau, gravier ou toute autre substance.

7.1.6 - Panneau frontal

- * Il ne doit pas être situé au-dessus du plan horizontal passant par le haut du volant.
- * Il doit laisser un espace d'au moins 50 mm avec le volant et ne pas s'étendre au-delà du carénage avant.
- * Il ne doit pas gêner le fonctionnement normal des pédales ni couvrir une partie quelconque des pieds dans la position normale de conduite.
- * Sa largeur est de 250 mm minimum et 300 mm maximum.
- * Il doit être fixé solidement en bas à la partie avant du châssis-cadre directement ou indirectement. En haut, il doit être solidement fixé au support de la colonne de direction par une ou plusieurs barre(s) indépendante(s).

* Un emplacement pour les numéros de compétition doit être prévu sur le panneau frontal.

8) TRANSMISSION

Devra toujours s'effectuer sur les roues arrière. La méthode est libre, mais tout type de différentiel est interdit, que ce soit par l'essieu, le moyeu de la roue ou par tout autre moyen. Tout dispositif de lubrification de la chaîne est interdit, sauf s'il s'agit d'un système approuvé par la CIK-FIA.

9) PARE-CHAÎNE

Il est obligatoire et devra recouvrir efficacement le pignon et la couronne jusqu'à la hauteur de l'axe de la couronne. Il doit comporter une protection latérale efficace.

10) SUSPENSION

Tout dispositif de suspension, élastique ou articulé, est interdit. Les dispositifs d'amortisseurs hydrauliques, pneumatiques ou mécaniques sont interdits sur tout le kart.

11) FREINS

Les freins doivent être hydrauliques. La commande de frein [liaison entre la pédale et la(les) pompe(s)] doit être doublée (si un câble est utilisé, il doit avoir un diamètre minimum de 1,8 mm et être bloqué avec un serre-câble de type serrage à plat). Pour les catégories sans boîte de vitesses, ils doivent agir simultanément, au moins sur les deux roues arrière. Pour les catégories avec boîte de vitesses, ils doivent fonctionner sur les quatre roues, avec des systèmes d'opération indépendants avant et arrière. Dans le cas où l'un des systèmes ne fonctionnerait pas, l'autre doit garantir le fonctionnement sur deux roues, avant ou arrière. Les disques de freins en carbone sont interdits.

12) DIRECTION

Doit être commandée par un volant doté d'une jante ininterrompue dont la forme de base ne comporte aucun angle rentrant. Les tiers supérieur et inférieur de la circonférence peuvent être rectilignes ou avoir un rayon différent de celui du reste du volant. Tout dispositif monté sur le volant ne doit pas dépasser de plus de 20 mm le plan passant par le dessus du volant et ne doit pas présenter d'arêtes vives (voir dessin technique n° 8). Toute commande souple par câble ou par chaîne est interdite. Tous les éléments de la direction doivent comporter un système de fixation offrant une sécurité maximale (écrous goupillés, matés ou autobloquants).

13) SIÈGE

Le siège du pilote doit être conçu de telle manière que le pilote soit efficacement calé, afin d'éviter tout glissement vers l'avant ou sur les côtés dans les virages et lors du freinage. Dans toutes les catégories, tous les sièges doivent comporter un renfort en métal ou plastique à leurs points d'ancrage supérieur entre les supports de siège et le siège lui-même. Ces renforts doivent avoir une épaisseur minimum de 1,5 mm et une superficie minimum de 20 cm². Tous les supports doivent être boulonnés ou soudés à chaque extrémité.

14) PÉDALES

Les pédales, quelle que soit leur position, ne devront jamais dépasser le châssis, pare-chocs compris. Les pédales devront être placées en avant du maître-cylindre.

15) ACCÉLÉRATEUR

L'accélérateur doit être actionné par pédale, celle-ci devant être munie d'un ressort de rappel. Une liaison mécanique entre la pédale et le carburateur est obligatoire.

16) MOTEUR

16.1 – Généralités

Par moteur, est entendu l'ensemble propulseur du véhicule en état de marche, comprenant un bloc cylindre, un éventuellement une boîte de vitesses, un système d'allumage, un ou plusieurs carburateurs et un silencieux d'échappement. Tout système d'injection est interdit. La pulvérisation de produits autres que le carburant est interdite. Le moteur ne devra pas comporter de compresseur ni de système quelconque de suralimentation. Seule l'eau est autorisée pour le refroidissement par liquide. Les moteurs devront être décrits dans un catalogue du Constructeur et faire l'objet d'une fiche descriptive dite « Fiche d'Homologation » d'après le modèle établi par la CIK-FIA ; cette Fiche d'Homologation sera tamponnée et visée par l'ASN et la CIK-FIA (voir Règlement d'Homologation). Les moteurs doivent être agréés par la CIK-FIA avec le catalogue officiel des pièces détachées du Constructeur (voir Règlement d'Agrément).

16.6 – Carburateurs

Tout système d'injection est interdit. La pulvérisation de produits autres que le carburant est interdite. Dessin technique n° 3 en annexe. Esquisse carburateur ICC

19) BRUIT

19.1 – Contrôle des décibels

Pour réduire le bruit, des dispositifs de silencieux d'échappement efficaces sont obligatoires. La limite du bruit en vigueur est de 103 dB/A maximum, y compris toutes tolérances et l'influence de l'environnement. Le bruit sera mesuré avec le moteur à un régime de 10.000 t/min +/- 500 t/min, le kart posé sur un support réalisé selon les directives CIK (voir dessin technique n° 9 en annexe). Des contrôles pourront être effectués à tout moment de l'épreuve. Toute infraction constatée lors d'un contrôle en cours d'épreuve sera notifiée aux Commissaires Sportifs.

19.2 – Prescriptions pour la mesure des décibels

19.2.1 - Appareil de mesure

L'appareil de mesure devra pouvoir mesurer simultanément le niveau sonore et le régime du moteur. Le système de mesure peut être relié à un PC ou être autonome. Pour les mesures de la sonorité, un microphone d'un champ libre d'1/2 pouce, conforme à la norme IEC 651 (EN 60651) Classe 1 devra être utilisé. Le niveau de pression sera mesuré selon une échelle A comme défini par la norme IEC 651 (EN 60651) ou une norme équivalente; les niveaux instantanés seront calculés avec une constante de temps de 500 ms. La bande de fréquence sera de 20 Hz-20 kHz et l'amplitude sera au minimum de 60-135 dB. La vitesse de rotation du moteur sera mesurée au moyen d'une pince ampère métrique ou d'un appareil équivalent. Le signal du régime moteur sera mesuré avec la même constante de temps que le signal de niveau sonore (500 ms). De la sorte, les signaux à la fois du son et du moteur se référeront au même phénomène. S'il s'agit d'un appareil de mesure du régime avec sortie DC directement proportionnelle au régime moteur (t/m), une calibration appropriée devra être effectuée.

19.2.2 - Calcul des résultats

Les niveaux devant être comparés aux limites seront calculés comme moyenne logarithmique sur une bande de 1'000 t/m. Toutes les données réunies lors du test sur la

bande fixée seront inclus dans des calculs avec 10 données au minimum. Les éléments indésirables (ex. autre kart testé à une trop grande proximité ou autres) peuvent être supprimés des calculs. De telles suppressions devront être consignées dans les rapports de mesures. La bande sera soit de 9'500-10'500 t/m, soit de 7'000-8'000 t/m selon le type de course et la Division.

19.2.3 - Étalonnage

L'étalonnage du système devra être effectué avant toute séance de mesure, conformément aux indications du Constructeur. L'étalonnage de l'appareil complet de mesure du son devra être effectué au moyen d'un calibre d'1 kHz, avec un niveau nominal de 94 ou 104 dB. Pour les capteurs de mesure de régime connectés à un compteur digital ou informatique (c'est-à-dire un appareil qui compte les étincelles de la bougie pour les calculs de régime) aucun étalonnage n'est requis.

19.2.4 - Exigences concernant le système de mesure

Le système de mesure devra pouvoir :

- effectuer des analyses de signaux en temps réel ;
- permettre l'édition de signaux pour la suppression des éléments indésirables ;
- afficher sur un graphe ou sur un support semblable les niveaux en temps réel par rapport au régime avec simultanément les régimes limites et les niveaux sonores limites;
- imprimer immédiatement les résultats des mesures.

20) RÉSERVOIR DE CARBURANT

Il doit être fixé solidement au châssis et conçu de telle sorte que, soit par lui-même, soit par des tubulures de raccordement (lesquelles doivent être en matière souple), il ne présente aucun risque de fuite en cours d'épreuve. Une fixation rapide au châssis est fortement recommandée. Le réservoir ne doit en aucune façon constituer un appendice aérodynamique. Il ne doit alimenter le moteur qu'à la pression atmosphérique normale (cela signifie que, hormis la pompe à essence se trouvant entre le réservoir et le carburateur, tout principe ou système, mécanique ou non, pouvant agir sur la pression interne du réservoir est interdit). Sa contenance doit obligatoirement être de 8 litres minimum (exception Micro Max).

21) CARBURANT – COMBURANT

21.1 – Carburant

Les exigences précisées dans la présente réglementation ont pour but d'assurer l'utilisation de carburants principalement composés d'éléments que l'on trouve normalement dans des carburants commerciaux et d'interdire l'utilisation de composés chimiques spécifiques pouvant augmenter la puissance.

Propriétés Unités Minimum Maximum Méthodes

RON 95.0 102.0 ASTM D 2699-86

MON 85.0 90.0 ASTM D 2700-86

Oxygène %m/m 2.7

Analyse Élémentaire

Azote/*Nitrogen* %m/m 0.2 ASTM D 3228

Benzène/*Benzene* %v/v 1.0 EN 238

TVR/*RVP* Kpa 90 ASTM D 323

Plomb g/l 0.005 ASTM D 3237

Densité (15°C) kg/m³ 720 780.0 ASTM D 4052

Stabilité à l'Oxydation minutes 360 ASTM D 525

Gommes actuelles mg/100ml 5 EN 26246

Soufre mg/Kg 150 EN-ISO/DIS 14596

Distillation

A/at 70°C %v/v 10.0 50.0 ISO 3405

A/at 100°C %v/v 30.0 71.0 ISO 3405

A/at 150°C %v/v 75.0 ISO 3405

Point Final °C 215.0 ISO 3405

Résidu %v/v 2.0 ISO 3405

21.1.1 – Le carburant doit répondre aux spécifications ci-après. Le carburant sera accepté ou rejeté en se référant à la méthode ASTM D3244, avec une limite de confiance de 95%.

21.1.2 – Composition du carburant

*Dans l'échantillon total de carburant, les proportions d'aromatiques, d'oléfines et de dioléfines respectent les valeurs suivantes. De plus, le carburant ne devra contenir aucune substance susceptible de réaction exothermique en l'absence d'oxygène extérieur. Le total des hydrocarbures individuels présents à des concentrations de moins de 5% m/m doit représenter au moins 30% m/m du carburant. La méthode de contrôle s'effectuera par chromatographie gazeuse et/ou par GC/MS.

Propriétés Unités Minimum Maximum Méthodes

Aromatiques %v/v 42.0* ASTM D 1319

Oléfines %v/v 18.0* ASTM D 1319

Total de dioléfines %m/m 1.0* GCMS

* Valeurs corrigées en fonction de la teneur en composés oxygénés du carburant

* Les seuls composés oxygénés autorisés sont :

Methanol (MeOH)

Ethanol (EtOH)

Isopropanol (IPA)

Isobutanol (IBA)

Methyl Tertio Butyl Ether (MTBE)

Ethyl Tertio Butyl Ether (ETBE)

Tertio Amyl Methyl Ether (TAME)

Di-Isopropyle Ether (DIPE)

n-Propanol (NPA)

Tertio Butanol (TBA)

n-Butanol (NBA)

Butanol Secondaire (SBA)

Les composés trouvés normalement à l'état d'impuretés dans l'un ou l'autre des composés oxygénés ci-dessus sont autorisés à des concentrations inférieures à 0,8% m/m de l'échantillon total de carburant. Les additifs à base de manganèse ne sont pas autorisés. Le carburant mentionné ci-dessus doit être conforme à la réglementation européenne concernant la Sécurité et la Santé.

21.1.3 – Mélange 2-temps utilisé dans les moteurs

Le carburant est destiné à être mélangé avec un lubrifiant 2-temps agréé par la CIK-FIA en vente libre. La modification de la composition du carburant de base par addition de quelque composé que ce soit est strictement interdite. Cette restriction est également valable pour le lubrifiant, dont l'ajout dans l'essence ne doit pas provoquer de modification de composition de la fraction carburant. En outre, comme pour le carburant, le lubrifiant ne doit pas contenir de composés nitrés, peroxydes ou autres additifs destinés à augmenter la puissance des moteurs. Pour les mélanges 2-temps, les

tolérances suivantes pour les spécifications du carburant seront autorisées : - Densité à 15 C° : + 0,025 g/ml

- Résidu de distillation : Non contrôlé

Constante diélectrique (mesurée avec l'appareil DT15 Ray Godman) : la constante diélectrique du carburant sans lubrifiant étant prise pour référence, l'addition de lubrifiant ne doit pas conduire à un accroissement de cette valeur de plus de 40 unités.

21.2 - Lubrifiant

21.2.1 - Caractéristiques du Lubrifiant

Le lubrifiant ne doit en aucune façon contribuer à une amélioration des performances du carburant; en conséquence, des limites ont été fixées sur les critères suivants :

1. Distillation : distillé à 250°C : maxi 10% selon distillation simulée (GC).
2. Absence d'agents anti-détonants (plomb, manganèse, fer) : 10 mg/Kg max.
3. Variation maximum de 1,3 point des valeurs d'indices d'octane RON et MON d'un mélange à 8% volume de lubrifiant dans un carburant sans plomb (comparaison avec les valeurs d'origine du carburant sans lubrifiant).

21.2.2 - Agrément du Lubrifiant

Le lubrifiant doit être agréé pour l'année en cours par la CIK-FIA avant toute utilisation dans une épreuve. Le lubrifiant doit être conditionné dans un récipient scellé lorsque le Concurrent l'introduit dans les Parcs d'Assistance; le mélange de différents lubrifiants est strictement interdit.

21.3 – Contrôles du carburant : Contrôles en laboratoire

21.3.1 – Analyses réalisées

Des contrôles seront effectués en laboratoire sur des échantillons prélevés pendant l'épreuve. Les analyses réalisées sur les échantillons prélevés seront au minimum :

- Densité (Méthodes ASTM D4052 ou ASTM D1298)
- Constante diélectrique (appareil DT15 Ray Godman)
- Teneur en Plomb (ASTM D3237)
- Empreinte chromatographique (GC)
- Chromatographie gazeuse (GC).

Une comparaison des résultats obtenus avec les valeurs de référence du carburant permet d'apprécier la conformité de l'échantillon prélevé.

21.3.2 – Procédure d'échantillonnage

À tout moment et sans qu'il soit nécessaire d'évoquer un motif quelconque, la CIK-FIA ou l'ASN peut faire procéder à un prélèvement (trois échantillons d'un litre scellés) pour complément d'analyses dans un laboratoire de leur choix. En règle générale, le prélèvement est effectué dans le réservoir du concurrent. Toutefois, la CIK-FIA ou l'ASN peut demander qu'un prélèvement soit également réalisé dans le tonnelet servant au stockage du carburant.

Tout refus de se soumettre à l'échantillonnage conduira à l'exclusion du concurrent. Le carburant doit être prélevé en présence d'un officiel désigné par la CIK-FIA ou l'ASN du pilote ou d'un représentant de l'équipe ou du concurrent. À tout moment, le volume de carburant dans le réservoir doit être supérieur ou égal à 3 litres. Les flacons de prélèvement doivent :

- être propres et construits dans un matériau robuste, non réactif au carburant et imperméable,
- être d'un volume supérieur ou égal à 1,1 litre pour répondre à la législation en matière d'emballage de liquides tels que le carburant (interdiction de remplir le flacon à plus de 90%),

- pouvoir être scellés. L'étiquette sur le flacon doit préciser l'épreuve, la date, le nom du concurrent, le numéro du kart et, de préférence, comporter un numéro d'échantillon. Elle doit en outre être revêtue de la signature du pilote ou d'un représentant de l'équipe ou du concurrent. La signature de l'échantillon vaut reconnaissance de la conformité du prélèvement. Le refus non motivé de signer un échantillon entraîne l'exclusion du concurrent. Les échantillons, après avoir été scellés, sont répartis de la façon suivante :
- un échantillon pour l'organisateur,
- un échantillon pour le concurrent,
- un échantillon pour le contrôle en laboratoire.

En outre, sur simple demande de la CIK-FIA, tout concurrent devra :

- donner les références et le pourcentage de lubrifiant utilisé pendant l'épreuve,
- fournir un échantillon de 0,5 litre de ce lubrifiant, en vue d'essais complémentaires.

21.4 – Air

En tant que comburant, seul l'air peut être mélangé au carburant.

22) ROUES : JANTES ET PNEUMATIQUES

Les jantes doivent être équipées de pneumatiques (avec ou sans chambre à air). Le nombre de roues est fixé à quatre. Seuls les pneus peuvent entrer en contact avec le sol lorsque le Pilote est à bord. Par train de pneus on comprend deux pneus avant et deux pneus arrière. Toute autre combinaison est interdite. L'utilisation simultanée de pneus de différentes marques ou de « slick » et pneus « pluie » sur un même kart est interdite en toutes circonstances. La fixation des roues doit comporter un système de sécurité (écrous goupillés ou autobloquants, circlips, etc.).

22.1 – Jantes

L'utilisation de jantes selon le dessin technique n° 4 de la CIK-FIA est obligatoire : Le diamètre de la jante doit être 5" maximum.

22.2 – Pneus

Toute modification d'un pneu homologué est interdite. Pour toutes les catégories, le chauffage et le refroidissement des pneus sont interdits, et le rechapage des pneus et l'utilisation de produits chimiques pour le traitement des pneus sont interdits. Les pneus du type radial ou asymétrique sont interdits dans toutes les catégories

Pneus 5"

Le diamètre maximum extérieur de la roue avant est de 280 mm et de la roue arrière de 300 mm. La largeur maximale d'une roue arrière est de 215 mm, et la largeur maximale d'une roue avant de 135 mm. En catégorie Intercontinental A-Junior, la largeur maximale d'une roue arrière est de 185 mm.

22.3 – Retenue du Pneu

Une forme de retenue du pneu est obligatoire sur les roues avant et arrière avec au minimum 3 fixations du côté extérieur.

24) NUMÉROS DE COMPÉTITION

Les chiffres seront de couleur noire sur un fond jaune et ils auront une hauteur minimale de 15 cm et une épaisseur de trait d'au moins 2 cm. Ils seront représentés avec une police de caractère de type Arial ou similaire. Le fond jaune devra dépasser de 1 cm minimum le numéro de compétition. Ils devront être placés avant les Vérifications Techniques à l'avant, à l'arrière et sur les deux cotés latéraux vers l'arrière de la carrosserie. Les plaques porte-numéros montées à l'arrière du kart devront être constituées par des plans à angles arrondis (diamètre des coins arrondis 15 à 25 mm)

de 22 cm de côté. Ces plaques doivent être en plastique flexible et opaque et être toujours visible (fixation sans déplacement possible).

Le Pilote est à tout moment responsable de s'assurer que les numéros requis sont visibles par les chronométreurs et officiels.

25) HOMOLOGATION

25.1 – Homologations

Les Fiches et le Règlement d'Homologation sont disponibles au Secrétariat de la CIK-FIA et sur le site Internet www.cikfia.com. Les ASN qui demandent une homologation CIK-FIA seront obligées de respecter les Règlements de la CIK-FIA. Tout matériel homologué par la CIK-FIA le sera aussi sur le plan national.

25.2 – Identification et contrôle

L'identification du matériel homologué devra être possible grâce aux descriptions techniques (dessins, cotes, etc.) contenues dans la Fiche d'Homologation.

a) Moteurs

L'identification du moteur homologué ou de ses pièces devra être possible grâce aux descriptions techniques (photos, dessins, cotes, etc.) contenues dans la fiche d'homologation, et en tenant compte des modifications autorisées et des limites prescrites conformément aux Articles 4 à 13. Pour le contrôle, les tolérances suivantes sont admises:

- Entre-axe de la bielle : +/- 0,2mm
- Course du piston : - moteur assemblé : +/- 0,2mm
- vilebrequin seul : +/- 0,1mm
- Allumage, moteur : +/- 2°
- Boîte de vitesses homologuée :

Valeur obtenue après 3 tours moteur : +/- 3°

- Échappements KZ2 (ICC) : +/- 1mm
- Autres pièces :

Cotes : <25 mm 25-60 mm >60 mm

Pièces usinées : +/- 0,5 mm +/- 0,8 mm +/- 1,5 mm

Pièces brutes ou soudées : +/- 1,0 mm +/- 1,5 mm +/- 3,0 mm.

Toutes les mesures sont effectuées dans le système métrique : cm, mm, kg, ° (degré), etc.

b) Sans tolérance (à tout moment et quelles que soient les conditions) :

- Cylindrée.
- Diamètre du venturi du carburateur.
- Limite de bruit.
- Mesure du poids.
- Volume de chambre de combustion.
- « Squish ».
- Toute valeur minimum et maximum.

c) Méthode de mesure des angles d'ouverture des lumières d'admission et d'échappement

Afin de fiabiliser la mesure, une cale de 0,20 mm d'épaisseur et 10 mm de largeur, taillée en pointe à son extrémité, sera utilisée pour matérialiser le début et la fin de la mesure. Cette cale sera pincée à l'axe cordal de chaque lumière,

- entre l'arête de la partie supérieure du segment ou du piston et son intersection avec l'arête de la lumière (pour la lumière d'échappement),

- entre l'arête inférieure de toute partie de la jupe du piston définissant le début théorique du cycle d'admission et son intersection avec l'arête de la périphérie du cylindre (pour la lumière d'admission).

Sera considérée comme début et fin de mesure de l'angle la position par laquelle le pincement de la cale de 0,20 mm permettra la mesure du plus grand angle possible. Cette cale pourra être mise en place par l'intérieur du cylindre ou par le conduit de la lumière à contrôler. En aucun cas, la cale n'aura l'obligation d'être mise dans une position horizontale ou verticale. La lecture sera faite par disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou avec un appareil de mesure à affichage digital commandé par codeur. La cale sera taillée en pointe pour permettre de mesurer uniquement les lumières de sections de moins de 10 mm.

d) Carrosserie en plastique Tolérance de +/- 5% sur les dimensions homologuées.

e) Modifications : Voir Prescriptions Générales pour le Groupe 1 (Article 4) et le Groupe 2 (Article 5).

26) ÉQUIPEMENT DE CHRONOMÉTRAGE ET TÉLÉMÉTRIE

26.1 – Chronométrage et compte-tours électronique

Le système compte-tours électronique est obligatoire pour tous les Championnats, Trophées et Coupes de la CIK-FIA ; il devrait être du type AMB ou similaire. Le système traditionnel (manuel) doit être utilisé en parallèle, ce dernier faisant foi en cas de litige. Le matériel de chronométrage doit être remis aux concurrents gratuitement! Au cas où une caution pour ce matériel (transpondeur et/ou fixation) est demandée, la somme totale doit être restituée quand il est rendu en état de fonctionner.

26.2 – Télémétrie

Tout système quelconque de télémétrie est formellement interdit.

26.3 – Acquisition de données

Ce système, à mémoire ou non, peut seulement permettre la lecture : du régime moteur (par induction sur le câble HT de bougie), de deux indications de température, d'une vitesse de roue, d'un accéléromètre X/Y et du temps au tour.

26.4 – Radio

Tout système de liaison radio entre tout conducteur en piste et toute autre entité est formellement interdite.

28) BATTERIE

Seules les batteries sèches ou à gel sont autorisées Elles doivent être placées à l'intérieur du périmètre du châssis et être fixées mécaniquement au châssis-cadre.

Article 3

Sécurité des Karts et des Équipements

1) SÉCURITÉ DES KARTS

Les karts ne sont autorisés à courir que s'ils sont dans un état qui répond aux normes de sécurité et s'ils sont en conformité avec le Règlement. Ils doivent être conçus et entretenus de façon à permettre le respect du Règlement et à ne pas constituer un danger pour le Pilote et les autres participants.

2) SÉCURITÉ DES ÉQUIPEMENTS

Le pilote doit obligatoirement porter :

* Un casque avec une protection efficace et incassable pour les yeux. - Le poids des casques pourra être vérifié à tout moment pendant une épreuve et ne devra pas dépasser 1,800 g, ou 1,550 g pour les Juniors.

- * Une paire de gants couvrant totalement les mains.
- * Les combinaisons en tissu doivent être homologuées au « Niveau 1 » par la CIK-FIA et porteront de façon visible le numéro d'homologation CIK-FIA. Elles doivent recouvrir tout le corps, jambes et bras compris.
- * Les combinaisons en cuir répondant aux normes définies par la FIM sont autorisées.
- * Les chaussures doivent être montantes et recouvrir les chevilles.

5) MOTEUR

5.2.1) Moteurs 2-temps

Seules les admissions à clapets sont autorisées en KF3, KF2, KF1, KZ2 (ICC) et KZ.1 : Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours être conformes et identifiables aux photos, dessins et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation.

Modifications autorisées : Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf :

a) À l'intérieur du moteur :

- la course,
- l'alésage (en dehors des limites maximum),
- l'entre axe de la bielle,
- nombre de canaux de transfert et lumières d'admission dans le cylindre et le carter,
- nombre de lumières et de canaux d'échappement.

Il est interdit de créer de nouveaux canaux d'échappement ou de nouvelles lumières.

- Restrictions prévues selon les règlements spécifiques.

b) À l'extérieur du moteur :

- le nombre de carburateurs et leur diamètre,
- les caractéristiques extérieures du moteur monté (l'éventuelle modification de l'aspect extérieur du moteur doit faire l'objet d'une demande d'extension d'homologation). On n'entend pas par modification de l'aspect extérieur du moteur les modes de fixation du carburateur, de l'allumage, de l'échappement, de l'embrayage ou du moteur lui-même, à condition de ne pas modifier leur position homologuée.

1 RÉGLEMENTATION TECHNIQUE SPÉCIFIQUE AU QUÉBEC

N.B. : Les articles de cette section sont des compléments au règlement CIK-FIA pour l'adapter aux particularités du Québec. Si divergence avec le règlement CIK-FIA le texte qui suit prévaudra.

1.1 CEINTURE DE SECURITE

Un kart ne peut être muni d'une ceinture de sécurité. Le pilote doit être éjecté facilement en cas d'accident résultant en un tonneau.

1.2 ÉCHAPPEMENT SECURISE

Pour les classes 4 temps, toutes les composantes de l'échappement devront être reliées et fixées au châssis par un câble de sécurité tel qu'indiqué dans la figure de l'article 4.20.4 lors de toutes les sorties en piste.

1.3 JEU DE PNEUS

1.3.1 Pour toutes autres classes :

1 jeu de pneus sec

1 jeu de pneus pluie

Si les conditions météo reste les mêmes le même jeu de pneus, qui aura été identifié à la sortie de la séance de qualifications, devra être utilisé jusqu'à la fin des finales. **Note** : En cas de pluie le directeur de course pourra, pour des raisons de sécurité, autoriser le remplacement du jeu pneus pluie par tous les concurrents. Un pilote qui aurait par négligence usé ses pneus pluie ne pourra profiter de cette exception.

Changement :

En cas de dommages à un ou plusieurs des pneus utilisés lors de la qualification un pilote pourra utiliser un ou des pneus supplémentaires usagés. Avant de procéder au changement, le pilote doit informer l'inspecteur technique qui examinera le ou les pneus proposés et, s'il y a lieu, autorisera leur utilisation et procédera au marquage du ou des pneus de remplacement. Ce dernier avisera par écrit le directeur de course du changement de pneus. Le pilote ayant procédé à un tel changement de pneu(s) devra débiter la session suivant ledit changement à la dernière place sur la grille de départ.

1.3.2 Pneus : réglementation par classe

Micro Max

Pneus sec : **Bridgestone YLC** 4,5 x 10,0 – 5

Jantes : utilisation de 4 jantes avant, largeur : 130mm ± 5 mm

Pneus pluie : **Bridgestone YKP** 4,5 x 10,0 – 5

Mini Max

Pneus sec : **Bridgestone YLC**

Avant : 4,5 x 10,0 – 5, arrière : 6,0 x 11,0 - 5

Jantes arrière : 180 mm ± 5 mm

Pneus pluie : **Bridgestone YKP**

Avant : 4,5 x 10,0 – 5, arrière : 6,0 x 11,0 - 5

4 temps Jr et Sr

Pneus sec : **Bridgestone YLC**

Avant : 4,5 x 10,0 – 5, arrière : 6,0 x 11,0 - 5

Jantes arrière : 180 mm ± 5 mm
Pneus pluie : **Bridgestone YKP**
Avant : 4,5 x 10,0 – 5, arrière : 6,0 x 11,0 - 5

KZ2 (ICC)

Pneus sec :
Pneus pluie :

Formule 125

Pneus sec :
Pneus pluie :

Rotax Max Jr et Rotax Max Sr

Pneus sec : Pneus sec : MOJO D2
Avant : 4,5 x 10,0 – 5, arrière : 7,1 x 11,0 - 5
Pneus pluie : MOJO W2
Avant : 4,0 x 10,0 – 5, arrière : 6,0 x 11,0 - 5

Masters

Pneus sec : **Bridgestone YLC**
Avant : 4,5 x 10,0 – 5, arrière : 7,1 x 11,0 - 5
Pneus pluie : **Bridgestone YKP**
Avant : 4,5 x 10,0 – 5, arrière : 6,0 x 11,0 - 5

Rotax Max Loisir /

Pneus sec : selon réglementation du championnat auquel participe le compétiteur.
Pneus pluie : Idem

Rotax DD2 DD2 Masters

Pneus sec : Pneus sec : MOJO D3
Avant : 4,5 x 10,0 – 5, arrière : 7,1 x 11,0 - 5
Pneus pluie : MOJO W2
Avant : 4,0 x 10,0 – 5, arrière : 6,0 x 11,0 - 5

- 1.3.4 Il est interdit d'utiliser des pneus pluie si la course est décrétée sèche.
- 1.3.5 Les pneus pluie devront être montés et utilisés de façon à respecter le sens de rotation indiqué sur ceux-ci.
- 1.3.6 La même marque et le même type de pneu doit être utilisé sur les quatre (4) roues.
- 1.3.7 Il est interdit de modifier de quelque façon que ce soit les propriétés et caractéristiques originales d'un pneu.
- 1.3.8 Retenue du pneu : la retenue du pneu avant et arrière est obligatoire sur les roues montées de pneus secs pour les classes CIK et les classes Rotax Max Jr, Rotax Loisir, Masters, Rotax Max. Rotax DD2 et Rotax DD2 Masters.
- 1.3.9 Roues avant et arrière
Pour les moyeux équipés de gougeons ('studs') les roues devront être retenues aux moyeux par des écrous auto-bloquants.

1.4 POIDS

Méthode :

Pour toutes les catégories, il y a un poids minimum total : kart, pilote et équipement de protection. Le pilote ne doit transporter aucun lest sur lui. La mesure de poids se fait à la sortie de piste, dans exactement le même état que lors de la compétition. Aucun ajout de lest, d'essence ou de liquide n'est permis. Il est interdit au pilote de boire ou de manger avant de passer à la pesée. Le poids doit être mesuré soit en livre ou bien en kilo mais jamais les deux à la fois.

1.4.1 Pour toutes les classes 4 temps le poids maximum du kart sans pilote incluant essence sera de 200 lb. Pour les classes Juniors à motorisation FR 125 Max excluant le Micro Max le poids maximum du kart incluant essence est de 220 lb.

1.4.2 Micro Max

Poids minimum total : applicable seulement pour les pilotes âgés de 9 ans et plus : 235 lb. Pour les pilotes de moins de 9 ans ou qui sont détenteurs d'une licence C et qui ne peuvent faire le poids minimum le poids minimum du kart, tel que couru, est de 150 lb. *Karting Québec, par la voie de son responsable technique, se réserve le droit de modifier ce poids en fonction des caractéristiques physiques de l'ensemble des pilotes inscrits au début de la saison.

1.4.3 4 Temps Jr

Poids minimum total : 285 lb.

1.4.4 Mini Max

Poids minimum total : 290 lb.

1.4.5 4 Temps Sr

Poids minimum total : 335 lb.

1.4.6 KZ2 (ICC)

Poids minimum total: 405 lb.

1.4.7 Formule 125

Poids minimum total :405 lb.

1.4.8 Rotax Max Jr

Poids minimum total : 320 lb

1.4.9 Rotax Max

Poids minimum total : 364 lb

1.4.10 Rotax Max Loisir / Masters

Poids minimum total : 375 lb

1.4.11 Rotax DD2

Poids minimum total : 381 lb

1.4.12 Rotax DD2 Masters

Poids minimum total : 396 lb

1.5 PIÈCES ILLÉGALES

Toutes les pièces jugées illégales au moment de l'inspection technique à la fin d'une course seront identifiées par l'inspecteur technique et pourront être saisies par celui-

ci, et ce sans aucun droit de recours. Tout refus d'obtempérer à la requête de l'inspecteur entraînera la disqualification du concurrent.

1.6 CARBURANT

Le carburant est de type libre et doit être conforme aux lois gouvernementales en vigueur. Cependant pour toutes les classes juniors et celles utilisant la motorisation 4 Temps ou la motorisation Rotax FR125 Max, l'essence doit être de pompe. Pour toutes ces classes, le type et la marque de l'essence à utiliser lors d'un événement devront être indiqués sur le règlement particulier de tout événement sanctionné.

1.7 LUBRIFIANTS POUR MOTEURS 2-TEMPS

Tout lubrifiant utilisé devra être conforme à l'intégrité du produit original. Les lubrifiants homologués sont énumérés dans la liste de l'annexe 3.

Mélange 2-temps utilisé dans les moteurs

Le carburant est destiné à être mélangé avec un lubrifiant 2-temps agréé par la CIK-FIA en vente libre. La modification de la composition du carburant de base par addition de quelque composé que ce soit est strictement interdite. Cette restriction est également valable pour le lubrifiant, dont l'ajout dans l'essence ne doit pas provoquer de modification de composition de la fraction carburant. En outre, comme pour le carburant, le lubrifiant ne doit pas contenir de composés nitrés, peroxydes ou autres additifs destinés à augmenter la puissance des moteurs. Constante diélectrique (mesurée avec l'appareil Digitron DT15) : la constante diélectrique du carburant sans lubrifiant étant prise pour référence, l'addition de lubrifiant ne doit pas conduire à un accroissement de cette valeur de plus de 40 unités.

1.8 RÉSERVOIR DE RÉCUPÉRATION

Un réservoir pour récupérer l'essence et l'huile provenant des tuyaux de trop-plein du réservoir d'essence, du carburateur, de la transmission ou du moteur est obligatoire.

1.9 CHÂSSIS CLASSE MICRO MAX

Le châssis de classe Micro Max doit être conçu à cet effet. Il doit être utilisé tel que reçu du manufacturier (reconnu). Le châssis doit être équipé d'un essieu de 25 ou de 30 mm. Le pare-chocs arrière devra être conçu de façon à prévenir les contacts avec les roues arrière. Aucun ajout, substitution, modification ou remplacement de pièce au niveau du châssis ou de la carrosserie ne sera toléré. Cette classe en est une d'apprentissage et doit demeurer abordable. Les options telles que : disque de céramique, disque d'aluminium, pièces allégées, etc. sont prohibées. Empattement : minimum 890 mm, maximum 950 mm (+5 mm). Cadre 28 mm, 2 mm épaisseur.

1.10 MATÉRIEL AUTORISÉ LORS D'UN ÉVÉNEMENT

Pour toutes les classes : un maximum de un (1) châssis et deux (2) moteurs pourront être enregistrés lors de l'inspection technique. Advenant un changement de moteur ou de carburateur, le moteur ou le carburateur remplacé devra être déposé auprès de l'inspection technique.

CHANGEMENT DE MATÉRIEL APRÈS LA QUALIFICATION

Utilisation du moteur de réserve inscrit

Si après la qualification un pilote doit changer de moteur en raison d'un problème mécanique et qu'il a enregistré deux moteurs sur sa feuille d'inspection technique, il peut utiliser son deuxième moteur inscrit sans pénalité aux conditions suivantes :

- a) il avise l'inspecteur technique;
- b) au même moment, il remet le moteur défectueux à l'inspecteur technique qui le conservera jusqu'à la fin de l'événement. Au cas où le compétiteur terminerait dans les cinq premiers lors de la finale, le premier moteur sera inspecté au même titre que le moteur ayant été utilisé en finale. Toute illégalité sur l'un ou l'autre des moteurs sera sanctionné de la même façon.

Utilisation d'un moteur de réserve non inscrit ou changement du châssis.

Si après la qualification un pilote doit changer de moteur pour un moteur qui n'est pas inscrit sur sa feuille d'inspection technique ou qu'il doit changer de châssis endommagé suite à un accident, il peut utiliser un deuxième moteur ou un deuxième châssis aux conditions suivantes :

- a) il avise l'inspecteur technique.
- b) il remet le moteur défectueux à l'inspecteur technique qui le conservera jusqu'à la fin de l'événement. Au cas où le compétiteur terminerait dans les cinq premiers lors de la finale, le premier moteur sera inspecté au même titre que le moteur ayant été utilisé en finale.
Toute illégalité sur l'un ou l'autre des moteurs sera sanctionnée de la même façon.
- c) Le compétiteur devra débiter la session suivant le changement de moteur et/ou de châssis à la dernière place de la grille de départ.
- d) L'inspecteur technique avisera par écrit le directeur de course du changement entraînant le déclassement du pilote avant le départ de la session suivante.

1.11 NUMÉROS DE COMPÉTITION

Les numéros de compétition doivent être noir sur fond jaune Les numéros doivent apparaître en quatre endroits sur les karts, c'est-à-dire sur le panneau frontal, sur le pare-chocs arrière, sur le côté de chaque caisson latéral.

La référence de couleur jaune est PANTONE 102-C (standard des manufacturiers) pour le fond des panneaux. Les caractères doivent être de type ARIAL (facilement lisible).

Les karts devront arborer un numéro en fonction de leur classe tel que stipulé dans le tableau ci-dessus.

| | | | | | | | |
|-----------------------|------------------|---------------------|------------------|--------------------------|------------------|---------------------------------------|------------------|
| Micro Max | 1 à 99 | ROTAX MAX Jr | 200 à 299 | Rotax DD2 | 400 à 499 | Briggs & Stratton LO206 Jr | 600 à 699 |
| Honda Jr et Sr | 1 à 99 | Rotax MAX | 300 à 399 | Rotax DD2 Masters | 500 à 599 | Briggs & Stratton LO206 | 700 à 799 |
| MiniMax | 100 à 199 | | | | | | |

1.12 CARROSSERIE

La carrosserie aux dimensions CIK est obligatoire dans toutes les classes sauf pour la classe Micro Max (voir annexe 4).

1.13 CAISSONS LATÉRAUX

Pour toutes les classes, -sauf 4 Temps, les caissons latéraux ne pourront excéder la largeur de la voie arrière

Pour les classes à motorisation 4 Temps les caissons latéraux pourront excéder d'au plus 1,2 cm (1/2") par côté la largeur de la voie arrière. Toutes les dimensions

devront respecter la largeur maximum hors tout pour toutes catégories stipulée plus haut et qui est de 140 cm.

1.14 Protection des roues arrière

Règles pour les châssis non-homologués utilisés dans les classes Micro Max, 4 temps ou DD2

- Largeur minimum : la protection des roues arrière (plastique ou métal) doit en tout temps couvrir au moins 50% de chaque roues arrière.
- Largeur maximum : celle de la largeur arrière hors-tout,

Les châssis conçus pour la motorisation Rotax DD2 devront utiliser la protection arrière conçue pour cette mécanique.

1.15 LARGEUR VOIE ARRIÈRE

Pour toutes les classes utilisant des jantes ± 210 mm et des pneus arrière de 7,1" la largeur maximale de la voie arrière est de 140 cm. Pour les classes 2 temps utilisant des jantes ± 180 mm et des pneus arrière de 6" à 6,5" la largeur maximale de la voie arrière est de 136 cm. **Pour les classes 4 temps la largeur minimale est de 119 cm et maximale de 127 cm.**

1.16 Liquide de refroidissement

L'eau est le seul liquide autorisé pour le refroidissement des moteurs. Aucun ajout de liquide de type antigel n'est permis.

1.17 Sceau moteur : Pour toutes les classes utilisant la motorisation Rotax et Briggs & Stratton :

Selon le règlement Rotax déposé auprès de Karting Québec et/ou de ASN Canada FIA, le moteur devra être scellé tel que requis par la réglementation Rotax Max. Le moteur et ses accessoires devront respecter en tous points l'esprit du règlement soit : aucune préparation, substitution ou modification. Idem pour le moteur Briggs & Stratton LO206.

1.18 Bouchon du carburateur du moteur Micro Max :

Le bouchon devra être serré et scellé par l'inspecteur technique avant le début de la séance de qualifications.

1.19 Acquisition de données

Pour toutes les classes et nonobstant tout autre réglementation : l'acquisition de données est limitée au paramètre suivant pour toutes les classes :

-la lecture : du régime moteur (par induction sur le câble HT de bougie), de deux indications de température, d'une vitesse de roue, d'un accéléromètre X/Y et du temps au tour.

Les systèmes se conformant aux spécifications ci-haut mais incluant une fonction GPS sont autorisés.

1.20 Utilisation de caméra embarquée

Seule l'utilisation d'une caméra GoPro HD est permise. La caméra devra être installée sur le panneau frontal selon les instructions ci-dessous.

UTILISATION DE CAMÉRAS SUR LES CASQUES

L'utilisation de toute caméra sur un casque ou sur toute autre partie du kart est interdite

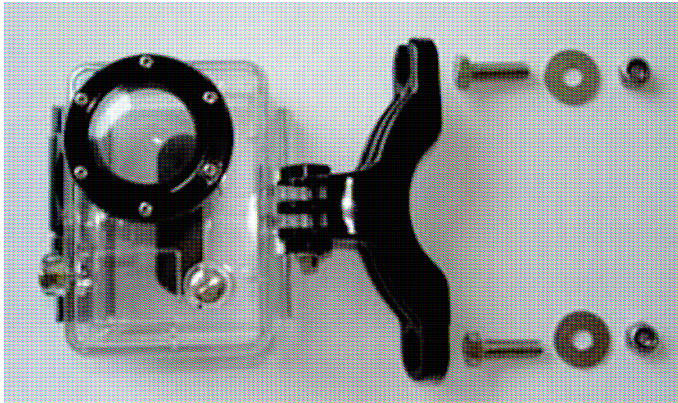
INSTRUCTIONS DE MONTAGE DES CAMÉRAS EMBARQUÉES GOPRO HD

Le kit d'installation doit être composé de :

- 1 boîtier caméra avec pied
- 2 vis M5x16
- 2 rondelles
- 2 écrous autobloquants

Ce kit d'installation devra être solidement fixé sur le kart

- Le kit d'installation doit être fixé parfaitement horizontalement, dans l'axe médian et de 25 à 30cm du bord supérieur du panneau frontal.



trous pour support caméra / camera support holes

