

ROTAX®
KARTING



COUPE DE MARQUE ROTAX FRANCE

RÈGLEMENT 2017

Enregistrée sous le numéro CK 4



COUPE DE MARQUE ROTAX FRANCE – 3MK Events

Parc d'Activités des Hauts de Couëron – BP 60 – 44220 COUERON – FRANCE

Tél : (33) 02 40 38 26 20 – Fax : (33) 02 40 38 26 21

Email : contact@3mkevents.com

SOMMAIRE

A. GÉNÉRALITÉS	3
B. RÈGLEMENT GÉNÉRAL	3
Article B.1 : DÉROULEMENT DES CHAMPIONNATS DE LIGUE ET AMICALES	3
Article B.2 : ORGANISATION DES CHAMPIONNATS DE LIGUE ET AMICALES	3
Article B.3 : RÈGLEMENTATION	4
Article B.4 : PARTICIPANTS	4
Article B.5 : LES CATÉGORIES	4
Article B.6 : LA CATÉGORIE ROTAX MAX	4
Article B.7 : LA CATÉGORIE ROTAX MAX DD2	4
Article B.8 : ACCEPTATION DU RÈGLEMENT	5
Article B.9 : DROITS D'INSCRIPTION	5
Article B.10 : PROCÉDURE D'INSCRIPTION – CHAMPIONNAT DE LIGUES ET AMICALES –	5
Article B.11 : CALENDRIER	5
Article B.12 : MODIFICATION DU RÈGLEMENT	5
Article B.13 : CHAMPIONNAT DE FRANCE ROTAX MAX / ROTAX MAX MASTER	5
C. RÈGLEMENT TECHNIQUE GÉNÉRAL	6
INTRODUCTION	6
Article C.1 : SPECIFITÉS GÉNÉRALES CHASSIS	6
Article C.2 : SPECIFITÉS CARROSSERIE	6
Article C.3 : SPECIFITÉS GÉNÉRALES MOTEURS	6
Article C.4 : CARBURANT	6
Article C.5 : CONTRÔLES	7
Article C.6 : PUBLICITÉS	7
D. SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES DE LA CATÉGORIE « ROTAX MAX »	8
Article D.1 : CHASSIS	8
Article D.2 : MOTEUR	8
Article D.3 : FREIN AVANT	8
Article D.4 : PNEUMATIQUES	8
Article D.5 : POIDS	8
Article D.6 : CARÉNAGE AVANT	8

E. SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES DE LA CATÉGORIE « ROTAX MAX DD2 »	9
Article E.1 : CHASSIS	9
Article E.2 : MOTEUR	9
Article E.3 : PNEUMATIQUES	9
Article E.4 : POIDS	9
Article E.5 : CARÉNAGE AVANT	9
F. RÈGLEMENT SPORTIF	10
Article F.1 : DÉROULEMENT DES CHAMPIONNATS DE LIGUE ET DES AMICALES	10
Article F.2 : RÉCLAMATIONS	10
Article F.3 : CHALLENGE ROTAX FRANCE	10

A. GÉNÉRALITÉS

En qualité d'importateur officiel ROTAX pour la France et afin de développer la pratique du « karting loisir » et du « karting de compétition », la société SODIKART organise via son département événement, dénommé « 3MK Events », la Coupe de marque ROTAX FRANCE.

Labellisée FFSA et accréditée du N° CK 4 en date du Jeudi 12 Janvier 2017. Cette Coupe de marque d'envergure nationale est organisée au travers, d'amicales, d'épreuves des championnats de ligue, d'épreuves de série nationales et d'un Challenge ROTAX France.

B. RÈGLEMENT GÉNÉRAL

Article B.1 : DÉROULEMENT DES CHAMPIONNATS DE LIGUE ET AMICALES

- **Art.B1.1 :** Toutes les Associations Sportives de Karting (ASK) et les Commissions Régionales de Karting (CRK) peuvent intégrer une ou plusieurs catégories de la Coupe de marque ROTAX France dans leurs différents championnats et dans toutes les amicales qu'elles organisent à la condition expresse de respecter le présent règlement dans son intégralité et après accord de l'organisateur de la Coupe de marque ROTAX France.
- **Art.B1.2 :** Une convention devra être signée entre chaque organisateur de Championnat de Ligue et 3MK Events pour pouvoir intégrer la Coupe de marque ROTAX France dans le championnat de ligue. Le barème suivant sera alors appliqué :

- Moins de 6 pilotes inscrits au Championnat de Ligue	: Aucune subvention
- De 6 à 9 pilotes inscrits au Championnat de Ligue	: 550 Euros
- De 10 à 29 pilotes inscrits au Championnat de Ligue	: 1100 Euros
- De 30 à 49 pilotes inscrits au Championnat de Ligue	: 1650 Euros
- 50 pilotes et plus inscrits au Championnat de Ligue	: 2215 Euros
- **Art.B1.3 :** Les pilotes des catégories ROTAX MAX (+ ROTAX Max Master) et ROTAX MAX DD2 (+ ROTAX MAX DD2 Master) seront comptabilisés dans le nombre de pilotes inscrits au Championnat de Ligue.
- **Art.B1.4 :** Le nombre de pilotes inscrits au Championnat de Ligue pour déterminer la subvention correspondra au nombre de pilotes moyen inscrits au Championnat de Ligue. Le calcul suivant sera appliqué pour déterminer le nombre de pilotes inscrits au Championnat de Ligue :

Le nombre de pilotes inscrits au Championnat de Ligue =
Nombre total de pilotes ayant participé au Championnat de Ligue / Nombre d'épreuves du Chpt de Ligue
- **Art.B1.5 :** Les pilotes ayant participé au Championnat de Ligue en catégorie Open ne seront pas comptabilisés dans le nombre de pilotes inscrits au Championnat de Ligue.

Article B.2 : ORGANISATION DES CHAMPIONNATS DE LIGUE ET AMICALES

- **Art. B2.1 :** L'organisation des courses est placée sous la responsabilité des ASK (directement gestionnaires ou non des circuits concernés) et des CRK et sous l'égide de la FFSA.
- **Art. B2.2 :** 3MK Events centralise les résultats de chaque course, en liaison avec les ASK et les CRK organisatrices qui s'engagent à transmettre par email l'ensemble des résultats à 3MK Events et ce, dans un délai maximum de 5 jours ; ces classements permettant notamment d'établir le Classement National ROTAX France (CNRF) de l'année en cours. En cas de non-respect de l'envoi des résultats par la CRK, la convention établie entre l'organisateur du Championnat de Ligue et 3MK Events pourra être annulée ainsi que la subvention prévue.

Article B.3 : RÈGLEMENTATION

- **Art. B3.1 :** Le présent règlement est spécifique à la Coupe de marque ROTAX France. A ce titre, aucun autre règlement particulier ne peut être appliqué, que ce soit pour les Amicales, les Championnats de Ligue, les Séries Nationales, le Challenge ROTAX France et toutes autres courses intégrant les catégories « ROTAX » sans un accord écrit préalable d'une part de 3MK Events et d'autre part de la FFSA.
- **Art. B3.2 :** En dehors des articles et spécifications du présent règlement, il sera appliqué au niveau Sportif et Technique le Règlement National FFSA.
- **Art. B3.3 :** Pour l'année 2017, la Coupe de marque ROTAX France sera « labellisée FFSA » et pourra donc être intégrée aux Championnats de Ligue.

Article B.4 : PARTICIPANTS

- **Art. B4.1 :** La Coupe de marque ROTAX France est ouverte à tous les participants titulaires au minimum d'une licence Nationale Concurrent Conducteur FFSA.
- **Art. B4.2 :** Les pilotes titulaires d'une licence étrangère peuvent participer à la Coupe de marque ROTAX France à condition de répondre aux conditions définies dans le Code Sportif International FIA.
- **Art. B4.3 :** Les épreuves de la Coupe de marque ROTAX France sont ouvertes exclusivement aux possesseurs d'un kart conforme au règlement technique du présent règlement.
- **Art. B4.4 :** Les pilotes sont responsables de la conformité de leur matériel. Tout pilote doit se présenter au départ des courses en conformité avec le présent règlement.

Article B.5 : LES CATÉGORIES

- La Coupe de marque ROTAX France 2017 propose deux catégories définies par le type de moteur, la catégorie « ROTAX MAX » et la catégorie « ROTAX MAX DD2 ».

Article B.6 : LA CATÉGORIE ROTAX MAX

- **Art. B6.1 :** Les seuls moteurs autorisés pour la catégorie « ROTAX MAX » sont le moteur ROTAX 125 MAX RACING et le moteur ROTAX 125 MAX evo, conformes aux spécifications techniques 2017 de la catégorie avec culasse de couleur noire et plaque d'identification numérotée obligatoire.
- **Art. B6.2 :** La catégorie est ouverte aux pilotes à partir de 14 ans (âge atteint dans l'année civile en cours).
- **Art. B6.3 :** Un classement « Master » pourra également être établi pour les pilotes de plus de 32 ans (âge atteint dans l'année civile en cours).

Article B.7 : LA CATÉGORIE ROTAX MAX DD2

- **Art. B7.1 :** Les seuls moteurs autorisés pour la catégorie « ROTAX MAX DD2 » sont le moteur ROTAX MAX 125 DD2 et le moteur ROTAX MAX 125 DD2 evo, conformes aux spécifications techniques 2017 de la catégorie avec culasse de couleur noire et plaque d'identification numérotée obligatoire.
- **Art. B7.2 :** La catégorie est ouverte aux pilotes à partir de 14 ans (âge atteint dans l'année civile en cours).
- **Art. B7.3 :** Un classement « Master » pourra également être établi pour les pilotes de plus de 32 ans (âge atteint dans l'année civile en cours).

Article B.8 : ACCEPTATION DU RÈGLEMENT

- **Art. B8.1 :** Les seuls moteurs autorisés pour la catégorie « ROTAX MAX DD2 » sont le moteur ROTAX MAX 125 DD2 et le moteur ROTAX MAX 125 DD2 evo, conformes aux spécifications techniques 2017 de la catégorie avec culasse de couleur noire et plaque d'identification numérotée obligatoire.
- **Art. B8.2 :** 3MK Events se réserve le droit de refuser l'inscription ou la participation d'un pilote ne respectant pas les obligations découlant du présent Règlement (Règlement Général, Technique et Sportif), et/ou d'exclure tout pilote et/ou toute équipe n'observant pas une conduite adaptée à l'esprit de la Coupe de marque ROTAX France et/ou dont l'attitude pourrait nuire à l'image de la Coupe de marque ROTAX France ou du sport karting en général. Il est précisé à ce titre que le pilote est seul responsable de ses accompagnateurs.

Article B.9 : DROITS D'INSCRIPTION

- Pour les Championnats de Ligue et les Amicales, le montant des droits d'inscription est fixé par l'ASK ou la CRK organisatrice.

Article B.10 : PROCÉDURE D'INSCRIPTION – CHAMPIONNAT DE LIGUES ET AMICALES –

- **Art. B10.1 :** Chaque participant s'inscrit auprès de l'ASK ou de la CRK organisatrice de la course en s'assurant auparavant que la catégorie souhaitée soit autorisée et en respectant par ailleurs les délais et procédures d'inscription imposés par celle-ci.
- **Art. B10.2 :** Le nombre maximum de participants à chaque course sera limité en fonction des capacités des circuits.

Article B.11 : CALENDRIER

- Le calendrier de la Coupe de marque ROTAX France 2017 est défini par les calendriers déposés à la FFSA par les ASK organisatrices des Amicales, des Championnat de Ligue, Trophées, Challenge, Séries Nationales, etc... (pour les compétitions incluant les catégories ROTAX).

Article B.12 : MODIFICATION DU RÈGLEMENT

- 3MK Events, organisateur de la Coupe de marque ROTAX France se réserve le droit de modifier ou d'annuler un ou plusieurs articles du présent règlement (Règlement Général, Technique et Sportif) en accord avec la FFSA et/ou pour des raisons de sécurité, sur demande des officiels habilités et présents lors des épreuves.

Article B.13 : CHAMPIONNAT DE FRANCE ROTAX MAX / ROTAX MAX MASTER

- **Art. B13.1 :** Les pilotes souhaitant participer au Championnat de France ROTAX MAX ou ROTAX MAX MASTER devront être inscrits et avoir participé aux trois journées qualificatives de leur Championnat régional respectif. L'inscription au Championnat de France sera libre et se fera par ordre d'arrivée des engagements et dans la limite des places disponibles.
- **Art. B13.2 :** Seront offerts à chaque pilote inscrit au Championnat de France : 4 pneumatiques (2AV & 2AR) de la catégorie.

C. RÈGLEMENT TECHNIQUE GÉNÉRAL

INTRODUCTION

Dans le cadre des Coupes de marque, les commissaires techniques officiels de la FFSA doivent avoir l'entière maîtrise de leur mission, de l'enregistrement du matériel jusqu'aux contrôles de fin d'épreuves.

Les responsables techniques de la Coupe de marque, mandatés par écrit par l'organisateur de cette Coupe de marque, seront obligatoirement présents et agiront à tous les stades des vérifications, en accord avec les commissaires techniques officiels FFSA.

Article C.1 : SPECIFITÉS GÉNÉRALES CHASSIS

- **Art.C1.1** : Seules sont autorisées pour la Coupe de marque ROTAX France 2017 les marques de châssis homologués CIK-FIA ou aux normes CIK-FIA et agréées par 3MK Events (liste des châssis en annexe).
- **Art.C1.2** : Les demandes d'agrément des châssis devront être envoyées par écrit à 3MK Events.
- **Art.C1.3** : Les agréments sont valables pour l'année civile en cours.

Article C.2 : SPECIFITÉS CARROSSERIE

- **Art.C2.1** : Les carrosseries sont obligatoires et conformes aux règlements FFSA de la catégorie KZ2.
- **Art.C2.2** : Les plaques supports numéros devront être conformes aux règlements FFSA.

Article C.3 : SPECIFITÉS GÉNÉRALES MOTEURS

- **Art.C3.1** : Les moteurs devront être conformes aux spécifications techniques 2017 de la catégorie, avec couvre culasse de couleur noire pour la catégorie ROTAX MAX et la catégorie ROTAX MAX DD2, accompagnés d'une plaque d'identification numérotée obligatoire pour les deux catégories.
- **Art.C3.2** : Afin de préserver au maximum l'équité sportive, 3MK Events a instauré un système de contrôle technique et ROTAX un système de plombage des moteurs, ainsi :
 - Chaque moteur devra être présenté au contrôle technique avec un plombage officiel à code barre.
 - Chaque moteur devra être présenté au contrôle technique accompagné de sa carte d'identité.
- **Art.C3.3** : Seul un Centre de Services autorisé ROTAX pourra réaliser les opérations de plombage officiel, et valider la carte d'identité du moteur suite à une intervention technique. Le moteur ne devra pas être déplombé pendant toute la durée du meeting (depuis l'enregistrement technique jusqu'à la fin de l'épreuve).
- **Art.C3.4** : Toute préparation est interdite, toutes les pièces internes ou externes du moteur et ces périphériques devront être conformes aux spécifications techniques ROTAX (documents référencés).

Article C.4 : CARBURANT

- **Art.C4.1** : Le carburant devra obligatoirement être de l'essence Sans Plomb 98 achetée dans une station-service française.
- **Art.C4.2** : Seules les huiles figurant dans la liste des lubrifiants agréés par la CIK/FIA de l'année en cours sont autorisées.

Article C.5 : CONTRÔLES

- **Art.C5.1** : Chaque pilote ne pourra disposer que d'un châssis et de deux moteurs plombés pour chaque course. Les numéros châssis et moteurs devront être parfaitement lisibles. Chaque kart devra être présenté au contrôle technique entièrement monté.
- **Art.C5.2** : Des contrôles de conformité au présent règlement pourront être effectués à tout moment des courses.
- **Art.C5.3** : Dans le but d'un respect strict du présent règlement et des contrôles techniques liés, 3MK Events se réserve le droit, sur les épreuves de son choix, de mandater à tout moment un représentant nommé par l'usine ROTAX à des fins de contrôles approfondis.

Article C.6 : PUBLICITÉS

- L'acceptation du présent règlement par les pilotes confère à 3MK Events, ses partenaires et sponsors l'autorisation d'utiliser les noms des pilotes, les photos, vidéos ou toutes autres supports audiovisuels des épreuves de la Coupe de marque ROTAX France pour des fins publicitaires, commerciales et de relations publiques.

D. SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES DE LA CATÉGORIE « ROTAX MAX »

Article D.1 : CHASSIS

- Seules sont autorisées pour la catégorie « ROTAX MAX » les marques des châssis agréées à la Coupe de Marque ROTAX France (liste des châssis en annexe) dont les caractéristiques générales sont les suivantes :
 - Châssis homologués CIK-FIA ou aux normes CIK/FIA.
 - Diamètre maximum de l'arbre : 50 mm.
 - Diamètre maximum du tube : 32 mm. Tube rond exclusivement.
- Les agréments châssis sont valables pour l'année civile.

Article D.2 : MOTEUR

- Les moteurs autorisés pour la catégorie « ROTAX MAX » sont :
 - Le ROTAX 125 MAX RACING, conforme aux spécifications techniques 2017 de la catégorie avec culasse de couleur noire et plaque d'identification numérotée obligatoire.
 - Le ROTAX 125 MAX evo, conforme aux spécifications techniques 2017 de la catégorie avec culasse de couleur noire et plaque d'identification numérotée obligatoire.

Article D.3 : FREIN AVANT

- Le frein avant est interdit en catégorie « ROTAX MAX ».

Article D.4 : PNEUMATIQUES

- **Art.D.4.1** : Aucune modification, aucun retailage, ni aucun traitement des pneumatiques sont autorisés.
- **Art.D.4.2** : Seuls les pneumatiques suivants sont autorisés pour l'ensemble des épreuves de la Coupe de marque ROTAX (Amicales, Championnats de Ligue, Séries Nationales, Challenges, Trophées, Challenge Rotax France, etc...) :

- Pneus Slick :	Mojo D3/2017	4.5 x 10.0 – 5 à l'avant	7.1 x 11.0 – 5 à l'arrière
- Pneus Pluie :	Mojo W2	4.5 x 10.0 - 5 à l'avant	6.0 x 11.0 - 5 à l'arrière

Article D.5 : POIDS

- **Art.D5.1** : Le poids minimum autorisé est fixé à 160 kg (kart + pilote en équipement complet de course à tout moment de l'épreuve).
- **Art.D5.2** : Pour les pilotes concourant dans le classement « Master », le poids minimum autorisé est fixé à 170 kg (kart + pilote en équipement complet de course à tout moment de l'épreuve).

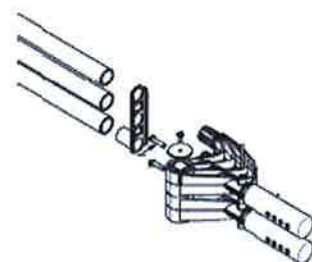
Article D.6 : CARÉNAGE AVANT

- Application de la réglementation CIK 2017.

E. SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES DE LA CATÉGORIE « ROTAX MAX DD2 »

Article E.1 : CHASSIS

- **Art.E1.1 :** Seules sont autorisées pour la catégorie « ROTAX MAX DD2 » les marques des châssis agréées à la Coupe de marque ROTAX France (liste des châssis en annexe) dont les caractéristiques générales sont les suivantes :
 - Châssis homologués CIK-FIA ou aux normes CIK/FIA.
 Les agréments châssis sont valables pour l'année civile.
- **Art.E1.2 :** L'utilisation du pare-chocs arrière ROTAX est obligatoire. Soit la version 2 tubes, soit la version 3 tubes. Le 3^{ème} tube pourra être monté dessus ou en dessous des deux tubes principaux.



Article E.2 : MOTEUR

- Les moteurs autorisés pour la catégorie « ROTAX MAX DD2 » sont :
 - Le ROTAX MAX DD2, conforme aux spécifications techniques 2017 de la catégorie avec culasse de couleur noire et plaque d'identification numérotée obligatoire.
 - Le ROTAX MAX DD2 evo, conforme aux spécifications techniques 2017 de la catégorie avec culasse de couleur noire et plaque d'identification numérotée obligatoire.

Article E.3 : PNEUMATIQUES

- **Art.E3.1 :** Aucune modification, aucun retailage, ni aucun traitement des pneumatiques sont autorisés.
- **Art.E3.2 :** Seuls les pneumatiques suivants sont autorisés pour l'ensemble des épreuves de la Coupe de marque ROTAX (Amicales, Championnats de Ligue, Séries Nationales, Challenges, Trophées, Challenge Rotax France, etc...) :

- Pneus Slick :	Mojo D3/2017	4.5 x 10.0 – 5 à l'avant	7.1 x 11.0 – 5 à l'arrière
- Pneus Pluie :	Mojo W2	4.5 x 10.0 - 5 à l'avant	6.0 x 11.0 - 5 à l'arrière

Article E.4 : POIDS

- Le poids minimum autorisé en catégorie « ROTAX MAX DD2 » et « ROTAX MAX DD2 Master » est fixé à 173 kg (kart + pilote en équipement complet de course à tout moment de l'épreuve).

Article E.5 : CARÉNAGE AVANT

- Application de la réglementation CIK 2017.

F. RÈGLEMENT SPORTIF

Article F.1 : DÉROULEMENT DES CHAMPIONNATS DE LIGUE ET DES AMICALES

- **Art.F1.1** : Le déroulement des Championnats de Ligue et des Amicales est dicté par l'ASK ou la CRK organisatrice.
- **Art.F1.2** : Dans le cadre de la Coupe de marque ROTAX France, les catégories « ROTAX MAX » et « ROTAX MAX DD2 » devront courir séparément.
- **Art.F1.3** : Aucun organisateur ne pourra faire concourir les catégories « ROTAX MAX » et « ROTAX MAX DD2 » avec d'autres catégories ou d'autres Coupes de marque sans une autorisation écrite et préalable de 3MK Events et de la FFSA.

Article F.2 : RÉCLAMATIONS

- Procédure identique au Règlement National FFSA.

Article F.3 : CHALLENGE ROTAX FRANCE

- Le Challenge ROTAX France se déroulera sur une épreuve du 9 au 11 juin 2017 sur le circuit d'Ancenis.



RÈGLEMENT 2017 CHALLENGE ROTAX FRANCE

Enregistré sous le numéro CK 4, le 12/01/2017



Challenge Rotax France – 3MK Events

Parc d'Activités des Hauts de Couëron – BP 60 – 44220 COUERON – FRANCE

Tél : (33) 02 40 38 26 20 – Fax : (33) 02 40 38 26 21

Email : contact@3mkevents.com

SOMMAIRE

A. RÈGLEMENT GÉNÉRAL	3
Article A.1 : GÉNÉRALITÉS	3
Article A.2 : L'ORGANISATION	3
Article A.3 : LA RÈGLEMENTATION	3
Article A.4 : LES CATÉGORIES	4
Article A.5 : ACCEPTATION DU RÈGLEMENT	4
Article A.6 : LES DROITS D'INSCRIPTION	4
Article A.7 : LES PROCÉDURES D'INSCRIPTION	4
Article A.8 : LE CALENDRIER	5
Article A.9 : MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT	5
Article A.10 : DROITS A L'IMAGE	5
Article A.11 : VIDEO ARBITRAGE	5
Article A.12 : MODIFICATIONS	5
B. RÈGLEMENT SPORTIF	6
Article B.1 : CONCURRENTS ET PILOTES	6
Article B.2 : TUTEURS / PILOTES MINEURS	6
Article B.3 : BRIEFING	6
Article B.4 : MÉCANICIENS ET ASSISTANCE	6
Article B.5 : OUTILLAGE PARC D'ASSISTANCE & PARC FERMÉ	6
Article B.6 : SECURITÉ / ENVIRONNEMENT	7
Article B.7 : DÉROULEMENT DU CHALLENGE ROTAX FRANCE	7
Article B.8 : CLASSEMENT DU CHALLENGE ROTAX FRANCE	8
Article B.9 : RECLAMATION	8
Article B.10 : DIVERS	8
C. RÈGLEMENT TECHNIQUE	9
Article C.1 : RÈGLEMENT TECHNIQUE GÉNÉRAL	9
Article C.2 : PUBLICITÉ	9
Article C.3 : NUMÉROS DE COURSE & STICKER CATEGORIE / CHALLENGE ROTAX FRANCE	9
Article C.4 : CARBURANT & LUBRIFIANT – CATÉGORIES FÉDÉRALES –	10
Article C.5 : CARBURANT & LUBRIFIANT – CATÉGORIES COUPE DE MARQUE ROTAX –	10
Article C.6 : PNEUMATIQUES ALLOUÉS POUR LE CHALLENGE ROTAX FRANCE	10
Article C.7 : PNEUMATIQUES CATÉGORIE MINIME	10

Article C.8 : PNEUMATIQUES CATÉGORIE CADET	11
Article C.9 : PNEUMATIQUES CATÉGORIE NATIONALE	11
Article C.10 : PNEUMATIQUES CATÉGORIES COUPE DE MARQUE ROTAX	12
Article C.11 : CREVAISON	12
Article C.12 : PNEUMATIQUES AUX WARM-UP	12
Article C.13 : PNEUMATIQUES PLUIE AUX ESSAIS LIBRES OFFICIELS	12
Article C.14 : SENS DE ROTATION DES PNEUMATIQUES	12
Article C.15 : VENTE DES PNEUMATIQUES	12
Article C.16 : CARÉNAGE AVANT & KIT DE MONTAGE DE CARÉNAGE AVANT	13

D. LE CHALLENGE ROTAX FRANCE 2017 **13**

Article D.1 : GÉNÉRALITÉS	13
Article D.2 : CLASSEMENT GÉNÉRAL DU CHALLENGE ROTAX FRANCE	13
Article D.3 : DOTATION	13
Article D.4 : DOTATION GRANDE FINALE ROTAX 2017	14

E. ANNEXE **15**

CALENDRIER DU CHALLENGE ROTAX FRANCE 2017	15
---	----

A. RÈGLEMENT GÉNÉRAL

INTRODUCTION

En qualité d'importateur officiel ROTAX pour la France, la société SODIKART via son département Évènements, dénommé « 3MK Events », est le promoteur du Challenge Rotax France.

Ce Challenge est organisé à travers une seule course appelée le Challenge Rotax France.

Article A.1 : GÉNÉRALITÉS

- **Art.A1.1** : Le Challenge Rotax France 2017 regroupe 5 catégories et deux sous classements :

- MINIME	:	Catégorie Fédérale
- CADET	:	Catégorie Fédérale
- NATIONALE	:	Catégorie Fédérale
- ROTAX MAX	:	Catégorie Coupe de marque Rotax France
- ROTAX MAX MASTER	:	Sous classement de la catégorie Rotax Max
- ROTAX MAX DD2	:	Catégorie Coupe de marque Rotax France
- ROTAX MAX DD2 MASTER	:	Sous classement de la catégorie Rotax Max DD2
- **Art.A1.2** : 3MK Events se réserve le droit de limiter le nombre de participants à 36 pilotes par catégorie.
- **Art.A1.3** : 3MK Events se réserve le droit de refuser l'inscription d'un pilote.
- **Art.A1.4** : 3MK Events se réserve le droit d'annuler une catégorie en cas de nombre insuffisant de participants.
- **Art.A1.5** : 3MK Events se réserve le droit de faire rouler les pilotes de la catégorie Rotax Max Master avec les pilotes de la catégorie Rotax Max ou de la catégorie Rotax Max DD2.
- **Art.A1.6** : 3MK Events se réserve le droit de faire rouler les pilotes de la catégorie Rotax Max DD2 Master avec les pilotes de la catégorie Rotax Max DD2.
- **Art.A1.7** : 3MK Events se réserve le droit de faire un classement « de + 32 ans » dans une catégorie.

Article A.2 : L'ORGANISATION

- Le Challenge Rotax France est organisé par l'ASK gestionnaire du circuit retenu par le promoteur 3MK Events pour l'organisation de l'évènement et sous l'égide de la FFSA.

Article A.3 : LA RÈGLEMENTATION

- **Art.A3.1** : Le présent règlement est spécifique au Challenge Rotax France. A ce titre, aucun autre règlement particulier ne peut être appliqué sans un accord écrit de 3MK Events et de la FFSA.
- **Art.A3.2** : En dehors des articles et spécifications du présent règlement, il sera appliqué au niveau sportif et technique le règlement de la Coupe de marque Rotax France 2017 pour les catégories Rotax Max (+ le sous classement Rotax Max Master) et Rotax Max DD2 Max (+ le sous classement Rotax Max DD2 Master) et le règlement fédéral FFSA pour les autres catégories.
- **Art.A3.3** : Pour l'année 2017, le Challenge Rotax France sera « labellisé FFSA ».
- **Art.A3.4** : Tout ce qui n'est pas autorisé dans le présent règlement, dans celui de la Coupe de marque Rotax France 2017 et dans le Règlement Sportif & Technique National FFSA 2017 est interdit.

Article A.4 : LES CATÉGORIES

- **Art.A4.1 :** Catégorie Minime : Se référer aux Règlements Sportif & Technique Nationale FFSA 2017 de la catégorie Minime.
- **Art.A4.2 :** Catégorie Cadet : Se référer aux Règlements Sportif & Technique Nationale FFSA 2017 de la catégorie Cadet.
- **Art.A4.3 :** Catégorie Nationale : Se référer aux Règlements Sportif & Technique Nationale FFSA 2017 de la catégorie Nationale.
- **Art.A4.4 :** Catégorie Rotax Max & Rotax Max Master : Se référer au règlement de la Coupe de marque Rotax France 2017.
- **Art.A4.5 :** Catégorie Rotax Max DD2 & DD2 Master : Se référer au règlement de la Coupe de marque Rotax France 2017.

Article A.5 : ACCEPTATION DU RÈGLEMENT

- **Art.A5.1 :** Le fait de s'engager au Challenge Rotax France implique d'accepter dans son intégralité le présent règlement ainsi que le Règlement Sportif et Technique National FFSA 2017 et de les appliquer.
- **Art.A5.2 :** 3MK Events se réserve le droit de refuser l'inscription ou d'exclure tout pilote (ou équipe) n'observant pas une conduite adaptée à l'esprit du Challenge Rotax France ou dont l'attitude pourrait nuire à l'image du karting en général.
- **Art.A5.3 :** Le pilote est seul responsable de ses accompagnateurs, licenciés FFSA ou non.
- **Art.A5.4 :** En cas d'injures et voies de faits, un pilote se verra affliger une amende de 150 Euros ou sera exclu de la manifestation.
- **Art.A5.5 :** Les pilotes sont responsables de la conformité du matériel. En cas de non-conformité des sanctions sportives seront appliquées.

Article A.6 : LES DROITS D'INSCRIPTION

- **Art.A6.1 :** Le montant de l'inscription au Challenge Rotax France est le suivant :

Catégorie	Montant de l'inscription
Minime	150 Euros TTC
Cadet	190 Euros TTC
Nationale	230 Euros TTC
Rotax Max	
Rotax Max Master	
Rotax Max DD2	
Rotax Max DD2 Master	

Le montant de l'inscription pour le Challenge Rotax France comprend les frais de dossier administratifs, les droits de piste du vendredi et l'emplacement paddock. Seuls l'aire de stationnement, la location du transpondeur et les droits de piste du jeudi pourront être facturés en supplément par l'ASK organisatrice.

- **Art.A6.2 :** Une majoration de 50 Euros TTC sera appliquée en cas d'inscription à moins de 21 jours du début de l'épreuve.
- **Art.A6.3 :** La clôture des inscriptions sera effective 10 jours avant le début de l'épreuve (début des essais libres officiels).
- **Art.A6.4 :** En cas de non-participation à l'épreuve, le pilote ne pourra prétendre à aucun remboursement (frais d'inscription et pneumatiques). L'inscription d'un pilote ne pourra pas être cédée à un autre pilote.

Article A.7 : LES PROCÉDURES D'INSCRIPTION

- **Art.A7.1 :** Les inscriptions (droits d'engagement + pneumatiques) se feront uniquement en ligne sur le site : www.challengerotaxfrance.com
- **Art.A7.2 :** Le règlement des inscriptions se fera uniquement par CB ou par virement bancaire. Dans le cas d'un paiement par virement, celui-ci devra être effectif dans les 7 jours suivant l'inscription. Dans le cas contraire, l'inscription sera annulée. De plus, il sera demandé aux pilotes réglant par virement bancaire de renseigner le libellé en précisant leur prénom et leur nom ainsi que le nom de l'épreuve à laquelle ils participeront.

Article A.8 : LE CALENDRIER

- Voir le calendrier en annexe.

Article A.9 : MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT

- 3MK Events, promoteur du Challenge Rotax France, se réserve le droit de modifier, sans préavis ou d'annuler un ou plusieurs articles du présent règlement (général, technique et sportif) avec l'accord de la FFSA ou sur demande des officiels habilités et présents lors de l'épreuve.

Article A.10 : DROITS A L'IMAGE

- En s'inscrivant au Challenge Rotax France, le pilote et ses accompagnateurs ainsi que les teams acceptent que des photos, vidéos et que leur nom soient utilisés par le promoteur 3MK Events (classement, championnat, fiche pilote, publicité, site internet 3MK Events & Challenge Rotax France, réseaux sociaux, médias, interviews, pgm télévisuel, etc...).

Article A.11 : VIDEO ARBITRAGE

- Dans le cas d'épreuve couverte par la vidéo arbitrage, les vidéos des courses seront uniquement réservées à la Commission Sportive qui sera seule habilitée à les fournir aux pilotes si elle le souhaite.

Article A.12 : MODIFICATIONS

- Si des raisons majeures l'imposent et avec l'accord de la FFSA, 3MK Events se réserve le droit de modifier le présent règlement.

B. RÈGLEMENT SPORTIF

Article B.1 : CONCURRENTS ET PILOTES

- Le Challenge Rotax France 2017 est ouvert à tous pilotes détenteur :
 - D'une licence nationale de karting « Pilote concurrent conducteur », en cours de validité pour 2017,
 - D'une licence internationale de karting « Pilote Concurrent Conducteur », en cours de validité pour 2017,
 - D'une licence nationale délivrée par une ASN étrangère et de l'autorisation de cette dernière.

Article B.2 : TUTEURS / PILOTES MINEURS

- **Art.B2.1** : Les représentants légaux (tuteurs) des pilotes mineurs devront obligatoirement être en possession d'une licence « Internationale Concurrent Tuteur » ICT.
- **Art.B2.2** : Les représentants légaux devront en permanence être présents sur le paddock du circuit tout au long de l'évènement.
- **Art.B2.3** : Les représentants légaux des pilotes devront se présenter avec ces derniers et avec leur licence lors des vérifications administratives.
- **Art.B2.4** : Pour n'importe quel motif d'absence du représentant légal, même d'une durée de temps très courte, celui-ci devra obligatoirement remplir un formulaire de délégation afin de déléguer sa qualité de tuteur à une autre personne physique licenciée et présente lors de l'évènement. La personne désignée en qualité de tuteur devra être majeure et titulaire d'une licence « Concurrent ». Les formulaires de délégation seront regroupés à la Commission Sportive.

Article B.3 : BRIEFING

- La présence de tous les pilotes ainsi que la présence des tuteurs pour les pilotes mineurs est obligatoire au briefing. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve. Leur présence sera contrôlée et toute absence sera pénalisée par une amende de 150 Euros. Le départ sera refusé à tout pilote n'ayant pas acquitté son amende.

Article B.4 : MÉCANICIENS ET ASSISTANCE

- **Art.B4.1** : Un mécanicien par pilote sera autorisé à pénétrer dans le parc d'assistance, sur la pré-grille et dans le parc fermé. La licence du mécanicien du pilote devra être présentée lors des vérifications administratives. Ce mécanicien devra porter le badge spécifique fourni par 3MK Events. Toute personne non licenciée et non accréditée se verra interdire l'accès au parc d'assistance, à la pré-grille et au parc fermé.
- **Art.B4.2** : Un badge « Motoriste » pourra être délivré pour les préparateurs/motoristes sur demande auprès de 3MK Events. Ce badge « Motoriste » permettra l'accès au parc fermé lors des contrôles techniques au préparateur/motoriste du pilote concerné uniquement lorsque celui-ci sera appelé par le Délégué Technique de l'épreuve. Ce badge ne donnera en aucun cas accès au parc d'assistance et à la pré-grille.
- **Art.B4.3** : 3MK Events se réserve le droit de refuser toute demande de badge « Motoriste » et de retirer cette accréditation.

Article B.5 : OUTILLAGE PARC D'ASSISTANCE & PARC FERMÉ

- **Art.B5.1** : Sauf accord du Délégué Technique, il est interdit de faire de la mécanique dans le parc d'assistance, sur la pré-grille, et dans le parc fermé. Seules les actions suivantes sont autorisées :
 - Montage / Démontage des roues.
 - Réglages de la largeur hors tout AV et AR.
 - La pression des pneumatiques.
- **Art.B5.2** : Lors des différentes courses de l'évènement, les pilotes devront se présenter à l'entrée du parc assistance avec les caisses à outils ouvertes sur les chariots. Seuls les outils seront autorisés en parc d'assistance.
- **Art.B5.3** : 3MK Events se réserve le droit d'interdire toute sorte d'outillage en parc d'assistance.

Article B.6 : SECURITÉ / ENVIRONNEMENT

- **Art.B6.1** : Chaque pilote, dans le paddock, devra être muni d'un extincteur en cours de validité d'une capacité minimale de 6 kg et conçu pour combattre un incendie d'hydrocarbure.
- **Art.B6.2** : Les pilotes devront utiliser une bâche de protection du sol avec tapis absorbant d'une dimension minimale de 2 mx 2,50 m pour éviter les tâches d'hydrocarbures.

Article B.7 : DÉROULEMENT DU CHALLENGE ROTAX FRANCE

- Pour chaque catégorie du Challenge Rotax France, seront organisés des essais libres officiels, des essais chronométrés, des manches de qualifications et/ou une pré finale et une finale.

▪ Essais libres officiels

Les séances d'essais libres officiels se feront par catégorie. 3MK Events se réserve le droit de faire rouler les pilotes Master avec les pilotes plus jeunes d'une même catégorie. Il sera constitué un ou plusieurs groupes en fonction du nombre de participants par catégorie. Les essais libres officiels se dérouleront sur une durée maximale variable en fonction du circuit et du nombre de pilotes par catégorie.

▪ Essais Chronométrés

Les essais chronométrés se dérouleront par catégorie. Il sera constitué un ou plusieurs groupes en fonction du nombre de participants par catégorie. En cas de groupes, ces derniers seront tirés au sort. Chaque groupe comprendra un nombre maximum de pilotes en fonction de la capacité du circuit. Chaque groupe effectuera une séance de 8 à 10 minutes. Lors de chaque séance, le pilote prendra le départ au moment de son choix. Le temps retenu est celui du meilleur tour effectué lors de la séance d'essais chronométrés. En cas d'ex aequo, le deuxième meilleur temps accompli sera déterminant et ainsi de suite en cas de nouvel ex aequo. Les essais chronométrés déterminent la position des pilotes sur la grille de départ des manches de qualifications.

3MK Events se réserve la possibilité de mettre en place une session de « Super Pôle » pour les 5 premiers pilotes des essais chronométrés de chaque catégorie.

▪ Manches de qualifications

La grille de départ de chaque manche de qualification sera déterminée par le classement des essais chronométrés. Un ou plusieurs groupes pourront être constitués en fonction du nombre de participants par catégorie. La durée des manches de qualifications sera définie en fonction de chaque circuit, pour une distance parcourue d'au moins 10 km. Attribution du nombre de points par manche de qualification : 0 point au 1^{er}, 2 points au 2^{ème}, 3 points au 3^{ème}, etc..., n points au n^{ème}.

Le classement à l'issue des manches de qualifications sera déterminé en totalisant le nombre de points de chaque pilote. En cas d'ex-aequo dans le classement des manches de qualifications, le classement des essais chronométrés départagera les pilotes.

▪ Repêchage

3MK Events se réserve la possibilité d'intégrer une manche de repêchage ou un repêchage chronométré lorsque le nombre de pilotes inscrits dépasse la capacité maximale du circuit.

▪ Pré finale

La grille de départ de la pré finale sera déterminée en fonction du classement des manches de qualifications. La durée de la pré finale est définie en fonction de chaque circuit, pour une distance parcourue d'au moins 15 km.

L'ordre d'arrivée de la pré finale déterminera la grille de départ de la finale.

▪ Finale

La grille de départ de la finale sera définie en fonction de la pré finale ou du classement général des manches de qualifications si il n'y a pas de pré finale.

La durée de la finale sera définie en fonction de chaque circuit, pour une distance parcourue d'au moins 15 km.

- **Note** : 3MK Events se réserve le droit de modifier le format d'épreuve. De plus, en fonction des conditions climatiques, 3MK Events pourra être amené à diminuer la distance des différentes courses de l'épreuve.

Article B.8 : CLASSEMENT DU CHALLENGE ROTAX FRANCE

- Pour chaque catégorie, sera déclaré vainqueur du Challenge Rotax France le pilote ayant passé la ligne d'arrivée de la finale en 1^{ère} position, sous réserve d'éventuel rapport sportif ou technique.

Article B.9 : RECLAMATION

- Procédure identique à celle du Règlement Sportif National FFSA 2017.

Article B.10 : DIVERS

- Le drapeau bleu à chevrons rouges ne sera pas utilisé en cas de cohabitation de plusieurs catégories au sein d'une manche de qualification ou d'un pré finale ou finale.

C. RÈGLEMENT TECHNIQUE

INTRODUCTION

- Rappel de l'introduction du Règlement National Technique FFSA 2017 :

« 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 cotes d'une pièce d'origine.

En particulier : dans toutes les catégories, toute modification ou montage ayant pour conséquence de contrarier une valeur réglementaire ou 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 des sanctions sportives seront appliquées. »

Les Commissaires Techniques mandatés par le promoteur 3MK Events ont pour mission de s'assurer de la conformité technique du matériel et de l'équipement des concurrents en référence aux règles techniques établies par la Coupe de marque Rotax et par la FFSA.

Article C.1 : RÈGLEMENT TECHNIQUE GÉNÉRAL

- Seuls les documents suivants font foi pour les différentes catégories du Challenge Rotax France 2017 :

Catégories	Documents faisant foi
Minime	→ Règlement Technique Nationale FFSA 2017 de la catégorie Minime. → Spécifications Techniques Moteur ROTAX Modèle 125 Micro Max Minime 2017.
Cadet	→ Règlement Technique Nationale FFSA 2017 de la catégorie Cadet. → Spécifications Techniques Moteur ROTAX Modèle 125 Mini Max Cadet 2017.
Nationale	→ Règlement Technique Nationale FFSA 2017 de la catégorie Nationale. → Spécifications Techniques Moteur ROTAX Modèle J 125 Max FFSA 2017.
ROTAX Max & Max Master	→ Règlement de la Coupe de marque Rotax 2017. → Spécifications Techniques Moteur ROTAX Modèle 125 Max evo et 125 Max Racing.
ROTAX Max DD2 & DD2 Master	→ Règlement de la Coupe de marque Rotax 2017. → Spécifications Techniques Moteur ROTAX Modèle 125 Max DD2 et DD2 evo.

Article C.2 : PUBLICITÉ

- Les concurrents s'engagent à laisser libre de toute publicité les surfaces des éléments de carrosserie de leur kart ci-après :
 - La surface nécessaire sur le nassau panel avant pour y poser les autocollants d'un partenaire de 3MK Events.
 - La surface nécessaire sur le spoiler avant pour y poser les autocollants d'un partenaire de 3MK Events.
 - La surface nécessaire sur chaque ponton pour y poser les autocollants d'un partenaire de 3MK Events.

Article C.3 : NUMÉROS DE COURSE & STICKER CATEGORIE / CHALLENGE ROTAX FRANCE

- **Art.C3.1 :** Les concurrents devront utiliser les numéros de course noirs sur fond jaune fournis par 3MK Events. Les numéros de course ne pourront pas être découpés. Un numéro de course devra être apposé sur le nassau panel, un sur chaque ponton et un sur le pare-chocs arrière.
- **Art.C3.2 :** Les concurrents devront également apposer sur le nassau panel de leur kart, en dessous du numéro de course, le sticker de la catégorie dans laquelle il roule ainsi qu'un sticker du Challenge Rotax France. Ces stickers seront fournis par 3MK Events.

- **Art.C3.3 :** Tous pilotes ne respectant pas ces règles d'identification se verront infliger une amende de 100 Euros par épreuve.

Article C.4 : CARBURANT & LUBRIFIANT – CATÉGORIES FÉDÉRALES –

- **Art.C4.1 :** Pour les catégories fédérales (Minime, Cadet et Nationale), l'essence (Sans Plomb 98) devra obligatoirement être achetée dans la station-service désignée par 3MK Events lors de l'évènement. L'utilisation d'essence d'un indice d'octane différent et de toute autre provenance est formellement interdite.
- **Art.C4.2 :** L'huile utilisée pour les catégories fédérales (Minime, Cadet et Nationale) devra être une huile agréée CIK de l'année en cours (liste disponible sur le site www.ns-karting.com).
- **Art.C4.3 :** Le mélange Lubrifiant/ Carburant est libre.
- **Art.C4.4 :** Tout au long de l'évènement, des contrôles seront effectués avec le matériel Digatron DT-47 Fuel Meter Test.
- **Art.C4.5 :** Des substitutions de carburant pourront être effectuées. Chaque pilote devra prévoir un bidon d'huile fermé et cacheté en cas de substitution de carburant.

Article C.5 : CARBURANT & LUBRIFIANT – CATÉGORIES COUPE DE MARQUE ROTAX –

- **Art.C5.1 :** Pour les catégories de la Coupe de marque Rotax (Rotax Max, Rotax Max Master, Rotax Max DD2 & Rotax Max DD2 Master), l'essence (Sans Plomb 98) devra obligatoirement être achetée dans la station-service désignée par 3MK Events lors de l'évènement. L'utilisation d'essence d'un indice d'octane différent et de toute autre provenance est formellement interdite.
- **Art.C5.2 :** L'huile utilisée pour les catégories de la Coupe de marque Rotax (Rotax Max, Rotax Max Master, Rotax Max DD2 & Rotax Max DD2 Master), devra obligatoirement être l'huile XPS KART TEC FULL SYNTHETIC homologuée CIK.
- **Art.C5.3 :** Le mélange Carburant/Lubrifiant devra obligatoirement être de 2%.
- **Art.C5.4 :** Tout au long de l'évènement, des contrôles seront effectués avec le matériel Digatron DT-47 Fuel Meter Test.
- **Art.C5.5 :** Des substitutions de carburant pourront être effectuées. Chaque pilote devra prévoir un bidon d'huile fermé et cacheté en cas de substitution de carburant.

Article C.6 : PNEUMATIQUES ALLOUÉS POUR LE CHALLENGE ROTAX FRANCE

- **Art.C6.1 :** Deux trains de pneumatiques slick (4AV & 4AR) seront autorisés pour le Challenge Rotax France.
- **Art.C6.2 :** Un train de pneumatique pluie sera autorisé pour le Challenge Rotax France.
- **Art.C6.3 :** 3MK Events se réserve le droit de modifier le schéma d'allocation des pneumatiques de l'épreuve
- **Art.C6.4 :** 3MK Events se réserve le droit de modifier le nombre de pneumatiques alloués pour l'épreuve.

Article C.7 : PNEUMATIQUES CATÉGORIE MINIME

- Chaque pilote de la catégorie Minime disposera de 2 trains de pneumatiques slick (4AV & 4AR) pour l'intégralité de l'évènement (de la 1^{ère} séance d'essais libres officiels à la finale). Un train de pneumatiques (2AV & 2AR) sera utilisé aux essais libres officiels du vendredi (dans leur intégralité) et un train de pneumatiques (2AV & 2AR) sera utilisé pour les courses (Essais chronométrés, manches de qualifications et/ou pré finale et finale).
- ❖ Pneumatiques « Essais libres officiels » :
 - 4 pneus slick (2AV & 2AR) neufs vendus par 3MK Events.
 - Les pneumatiques «Essais libres officiels » seront flashés lors de leur vente.
- ❖ Pneumatiques « Courses » :
 - 4 pneus slick (2AV & 2AR) neufs vendus par 3MK Events.
 - Les pneus « Courses » seront flashés lors de la distribution/ tirage au sort.
 - Ils devront être utilisés à partir des essais chronométrés et seront utilisés pour les essais chronométrés, les manches de qualifications et/ou la pré finale et la finale.

Article C.8 : PNEUMATIQUES CATÉGORIE CADET

- Chaque pilote de la catégorie Cadet disposera de 2 trains de pneumatiques slick (4AV & 4AR) pour l'intégralité de l'évènement (de la 1^{ère} séance d'essais libres officiels à la finale). Un train de pneumatiques (2AV & 2AR) sera utilisé aux essais libres officiels du vendredi (dans leur intégralité) et un train de pneumatiques (2AV & 2AR) sera utilisé pour les courses (Essais chronométrés, manches de qualifications et/ou pré finale et finale).
- ❖ Pneumatiques « Essais libres officiels » :
 - **4 pneus slick (2AV & 2AR) neufs vendus par 3MK Events.**
 - Les pneumatiques «Essais libres officiels » seront flashés lors de leur vente.
- ❖ Pneumatiques « Courses » :
 - **4 pneus slick (2AV & 2AR) neufs vendus par 3MK Events.**
 - Les pneus « Courses » seront flashés lors de la distribution/ tirage au sort.
 - Ils devront être utilisés à partir des essais chronométrés et seront utilisés pour les essais chronométrés, les manches de qualifications et/ou la pré finale et la finale.

Article C.9 : PNEUMATIQUES CATÉGORIE NATIONALE

- Chaque pilote de la catégorie Nationale disposera de 2 trains de pneumatiques slick (4AV & 4AR) et un train de pneumatiques pluie (2AV & 2AR) pour l'intégralité de l'évènement (de la 1^{ère} séance d'essais libres officiels à la finale). Un train de pneumatiques slick (2AV & 2AR) sera utilisé aux essais libres officiels du vendredi (dans leur intégralité) et un train de pneumatiques slick (2AV & 2AR) sera utilisé pour les courses (Essais chronométrés, manches de qualifications et/ou pré finale et finale). Un train de pneumatique pluie (2AV & 2AR) pourra être utilisé pour les essais chronométrés et les courses si celles-ci sont déclarées « par temps de pluie » par la direction de course.
- ❖ Pneumatiques « Essais libres officiels » :
 - **4 pneus slick (2AV & 2AR) neufs vendus par 3MK Events.**
 - Les pneumatiques «Essais libres officiels » seront flashés lors de leur vente.
- ❖ Pneumatiques « Courses » :
 - **4 pneus slick (2AV & 2AR) neufs vendus par 3MK Events.**
 - Les pneus « Courses » seront flashés lors de la distribution/tirage au sort.
 - Ils devront être utilisés à partir des essais chronométrés et seront utilisés pour les essais chronométrés, les manches de qualifications et/ou la pré finale et la finale.
- ❖ Pneumatiques « Courses Pluie » :
 - **4 pneus pluie (2AV & 2AR) neufs vendus par 3MK Events ou issus de la première épreuve NSK 2017 (neufs, n'ayant pas été utilisés).**
 - Les pneus « Courses Pluie » seront flashés lors de la distribution/tirage au sort.
 - Ils pourront être utilisés à partir des essais chronométrés et pour les courses si celles-ci sont déclarées « par temps de pluie » par la direction de course.

Article C.10 : PNEUMATIQUES CATÉGORIES COUPE DE MARQUE ROTAX

- Chaque pilote des catégories Rotax Max, Rotax Max Master, Rotax Max DD2 et Rotax Max DD2 Master disposeront de 2 trains de pneumatiques slick (4AV & 4AR) et un train de pneumatiques pluie (2AV & 2AR) pour l'intégralité de l'évènement (de la 1^{ère} séance d'essais libres officiels à la finale). Un train de pneumatiques slick (2AV & 2AR) sera utilisé aux essais libres officiels du vendredi (dans leur intégralité) et un train de pneumatiques slick (2AV & 2AR) sera utilisé pour les courses (Essais chronométrés, manches de qualifications et/ou pré finale et finale). Un train de pneumatique pluie (2AV & 2AR) pourra être utilisé pour les essais chronométrés et les courses si celles-ci sont déclarées « par temps de pluie » par la direction de course.
- ❖ Pneumatiques « Essais libres officiels » :
 - **4 pneus slick (2AV & 2AR) neufs vendus par 3MK Events.**
 - Les pneumatiques «Essais libres officiels » seront flashés lors de leur vente.
- ❖ Pneumatiques « Courses » :
 - **4 pneus slick (2AV & 2AR) neufs vendus par 3MK Events.**
 - Les pneus « Courses » seront flashés lors de la distribution/tirage au sort.
 - Ils devront être utilisés à partir des essais chronométrés et seront utilisés pour les essais chronométrés, les manches de qualifications et/ou la pré finale et la finale.
- ❖ Pneumatiques « Courses Pluie » :
 - **4 pneus pluie (2AV & 2AR) neufs vendus par 3MK Events ou issus de la première épreuve NSK 2017 (neufs, n'ayant pas été utilisés).**
 - Les pneus « Courses Pluie » seront flashés lors de la distribution/tirage au sort.
 - Ils pourront être utilisés à partir des essais chronométrés et pour les courses si celles-ci sont déclarées « par temps de pluie » par la direction de course.

Article C.11 : CREVAISON

- **Art.C11.1 :** Pour toutes les catégories, en cas de crevaison sur les pneumatiques des « Essais libres officiels » du vendredi, le pilote sera autorisé à racheter un pneu auprès de 3MK Events après accord du Délégué Technique de la FFSA.
- **Art.C11.2 :** Pour toutes les catégories, en cas de crevaison sur les pneumatiques « Courses », le pilote sera autorisé à utiliser un pneumatique des « Essais libres officiels » du vendredi après accord du Délégué Technique de la FFSA.

Article C.12 : PNEUMATIQUES AUX WARM-UP

- **Art.C12.1 :** Les pneumatiques slick des « Essais libres officiels » du vendredi seront les seuls pneus autorisés pour les warm-up.
- **Art.C12.2 :** Les pneumatiques pluie utilisés lors des warm-up seront libres.

Article C.13 : PNEUMATIQUES PLUIE AUX ESSAIS LIBRES OFFICIELS

- En cas de pluie lors des « Essais libres officiels » du vendredi, le pilote devra donc obligatoirement utiliser d'autres pneumatiques que les pneumatiques « Courses Pluie ».

Article C.14 : SENS DE ROTATION DES PNEUMATIQUES

- Les pilotes devront obligatoirement respecter le sens de rotation de pneumatiques. En cas de non-respect, le pilote sera déclassé de la course pour non-conformité technique.

Article C.15 : VENTE DES PNEUMATIQUES

- Pour acheter les pneumatiques « Courses » et « Courses Pluie », les pilotes devront respectés les horaires de vente des pneumatiques notifiés dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve. Aucun pneu ne pourra être acheté, passée l'heure de fermeture de la vente des bons de pneus.
- Les pneumatiques achetés ne pourront ni être repris, ni échangés et ni remboursés.

Article C.16 : CARÉNAGE AVANT & KIT DE MONTAGE DE CARÉNAGE AVANT

- Application de la réglementation CIK 2017.

D. LE CHALLENGE ROTAX FRANCE 2017

Article D.1 : GÉNÉRALITÉS

- Le Challenge Rotax France se déroule sur une seule épreuve.

Article D.2 : CLASSEMENT GÉNÉRAL DU CHALLENGE ROTAX FRANCE

- Les classements suivants seront établis à l'issue du Challenge Rotax France 2017 :
 - Minime
 - Cadet
 - Nationale
 - Nationale Rookie
 - Rotax Max
 - Rotax Max Master
 - Rotax Max DD2
 - Rotax Max DD2 Master

Article D.3 : DOTATION

- Un trophée sera remis aux pilotes accédant au podium de chaque catégorie du Challenge Rotax France.

Article D.4 : DOTATION GRANDE FINALE ROTAX 2017

- Les vainqueurs du Challenge Rotax France 2017 des catégories Nationale et Rotax Max se verront offrir comme dotation une invitation pour participer à la Grande Finale Rotax 2017, sous réserve d'avoir une licence française et de répondre aux conditions d'âge de la catégorie de la Grande Finale Rotax 2017 dans laquelle le pilote sera invité à participer et sous réserve d'attribution de places par BRP-ROTAX GMBH & CO KG pour la France.

Catégorie Challenge Rotax France 2017	Dotation au vainqueur du Challenge Rotax France 2017	Conditions d'âge pour participer à la Grande Finale Rotax 2017
❖ Nationale	Invitation à la Grande Finale Rotax 2017 en catégorie Rotax Junior.	❖ <u>Age minimum pour participer à la Grande Finale Rotax 2017 :</u> Le pilote doit avoir son 12 ^{ème} anniversaire pendant l'année 2017.
		❖ <u>Age maximum pour participer à la Grande Finale Rotax 2017 :</u> Le pilote doit avoir son 16 ^{ème} anniversaire après l'année 2017.
❖ Rotax Max	Invitation à la Grande Finale Rotax 2017 en catégorie Rotax Senior.	❖ <u>Age minimum pour participer à la Grande Finale Rotax 2017 :</u> Le pilote doit avoir son 14 ^{ème} anniversaire pendant l'année 2017.
		❖ <u>Age maximum pour participer à la Grande Finale Rotax 2017 :</u>

- Dans le cas où le vainqueur du Challenge Rotax France 2017 d'une catégorie ne répondrait pas aux conditions d'âge de la catégorie de la Grande Finale Rotax 2017 dans laquelle il est invité à participer, sa dotation sera attribuée au 2nd du Challenge Rotax France 2017. Si le deuxième du Challenge Rotax France 2017 ne répond pas aussi aux conditions d'âge de la catégorie dans laquelle il est invité à participer à la Grande Finale Rotax 2017, sa dotation sera attribuée au 3^{ème} et ainsi de suite.
- Dans le cas où le vainqueur du Challenge Rotax France 2017 d'une catégorie ne répondrait pas aux conditions d'âge de la catégorie dans laquelle il est invité à participer à la Grande Finale Rotax 2017, le vainqueur recevra une autre dotation définie par 3MK Events.

E. ANNEXE

CALENDRIER DU CHALLENGE ROTAX FRANCE 2017

Challenge Rotax France

9,10 & 11 juin 2017

Ancenis

F. F. S. 
PERMIS D'ORGANISATION
N° CK 4
DATE 12/01/2018

ROTAX®
KARTING



DESCRIPTIF DU MOTEUR

ROTAX 125 MAX DD2 / MAX DD2 evo

FICHE TECHNIQUE

ROTAX 125 MAX DD2/MAX DD2 evo

DESCRIPTION : Moteur monocylindre, 2 temps, admission par clapets, graissage par mélange, contre-arbre d'équilibrage, allumage digital, refroidissement liquide avec pompe à eau intégrée, démarreur électrique, entraînement "direct drive", boîte de vitesses à 2 rapports.

ALESAGE : 54.00 mm

COURSE : 54.50 mm

CYLINDREE : 124.8 cm³

PUISSANCE MAXI : 24 kW à 11 750 tr/mn

COUPLE MAXI : 21 Nm à 10500 tr/mn

FICHE TECHNIQUE

ROTAX 125 MAX DD2/MAX DD2 evo

PISTON :	Aluminium
CYLINDRE :	Cylindre avec traitement GILNISIL
AVANCE ALLUMAGE :	Variable, pas d'ajustement possible.
CARBURATEUR :	DELL'ORTO VHSB 34
POMPE À ESSENCE :	Pompe à diaphragme MIKUNI
LUBRIFICATION MOTEUR :	Lubrification avec mélange huile / essence
REFROIDISSEMENT :	Refroidissement liquide, avec pompe intégrée,
RADIATEUR :	Radiateur en aluminium
EMBRAYAGE :	Embrayage centrifuge.
SILENCIEUX D'ADMISSION :	Silencieux avec filtre à air intégré et nettoyable
ECHAPPEMENT :	Conduit d'échappement avec silencieux
DEMARREUR :	Démarrreur électrique intégré

ROTAX®
KARTING



DESCRIPTIF DU MOTEUR
ROTAX MAX RACING / MAX EVO

FICHE TECHNIQUE

ROTAX MAX RACING/MAX EVO

DESCRIPTION : Moteur monocylindre, 2 temps, admission par clapets, graissage par mélange, contre-arbre d'équilibrage, allumage digital, refroidissement liquide avec pompe à eau intégrée, démarreur électrique, entraînement à droite.

ALESAGE : 54.00 mm

COURSE : 54.50 mm

CYLINDREE : 124.8 cm³

PUISSANCE MAXI : 21 kW à 11 500 tr/mn

COUPLE MAXI : 21 Nm à 8750 tr/mn

FICHE TECHNIQUE

ROTAX MAX RACING/MAX EVO

PISTON :	Aluminium
CYLINDRE :	Cylindre avec traitement GILNISIL
AVANCE ALLUMAGE :	Variable, pas d'ajustement possible.
CARBURATEUR :	DELL'ORTO VHSB 34
POMPE À ESSENCE :	Pompe à diaphragme MIKUNI
LUBRIFICATION MOTEUR :	Lubrification avec mélange huile / essence
REFROIDISSEMENT :	Refroidissement liquide, avec pompe intégrée,
RADIATEUR :	Radiateur en aluminium
EMBRAYAGE :	Embrayage centrifuge à sec.
SILENCIEUX D'ADMISSION :	Silencieux avec filtre à air intégré et nettoyable
ECHAPPEMENT :	Conduit d'échappement avec silencieux
DEMARREUR :	Démarrreur électrique intégré

F. F. S. A.

PERMIS D'ORGANISATION

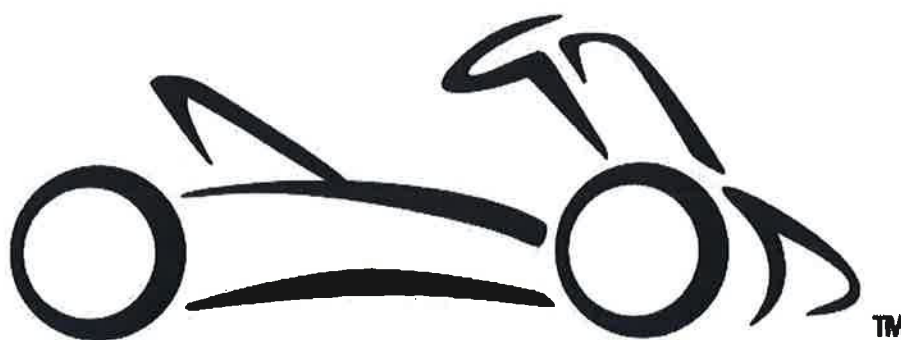
N° CH 4

DATE 22/01/2017

ROTAX®
KARTING



COUPE DE MARQUE
ROTAX MAX FRANCE



**SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES
ROTAX MAX evo /MAX RACING**

Réf : Spec 17-ME-001 de 01/2017

Coupe de Marque Rotax France
ZA Les hauts de Coueron
Rue des imprimeurs
44220 COUERON
Tel: 02.40.38.26.20
Fax: 02.40.38.26.21

MOTEUR ROTAX 125 MAX evo et 125 Max Racing

Configuration de moteur : ROTAX 125 Max evo et Max Racing

Les spécifications techniques ci-après doivent permettre aux commissions techniques de contrôler les conditions d'origine des moteurs ROTAX type 125 Max evo et 125 Max Racing. En vérifiant ces différentes spécifications une par une, il sera possible d'uniformiser les bases techniques du moteur. Ce document est destiné aux organisateurs de compétitions à qui ces éléments seront utiles pour le respect des règlements de la Coupe de Marque ROTAX France.

Seules les pièces d'origine ROTAX spécialement développées et fournies pour les moteurs ROTAX 125 Max evo et Max Racing sont autorisées, sous réserve de nouvelles spécifications.

Ni le moteur, ni ses accessoires périphériques ne peuvent être modifiés en aucune circonstance, sous réserve de nouvelles spécifications.

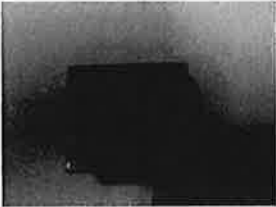
NOTES :

Aucun matériau additionnel ne peut être rajouté à l'exception d'une réparation moteur, ce type d'opération ne devant servir qu'à restaurer le moteur ou ses périphériques conformément aux spécifications d'origine.

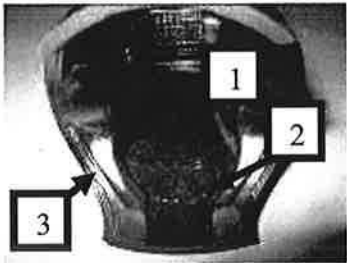
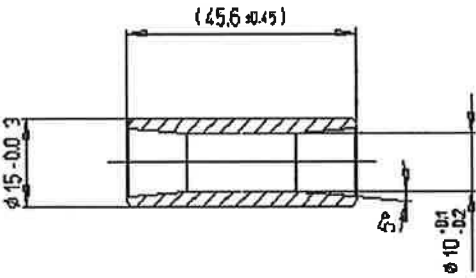
- L'utilisation de revêtements céramique ou thermique sur/dans le moteur et sur/dans le système d'échappement est interdite.
- L'utilisation de revêtement anti-friction sur/dans le moteur et les pièces moteur est interdite.
- A l'exception du volet de radiateur, aucun sticker/autocollant n'est autorisé sur le moteur ou ses périphériques.

Sont autorisés : le carter de chaîne, le carter d'embrayage, la platine moteur, la sonde de température, le support récupérateur huile/eau et le compte-tours.

Ne font pas partie des spécifications techniques : visserie, circlips, rondelles, colliers plastiques, gaines de câbles, câbles et durites (excepté la durite de mise à l'air du carburateur) sous réserve de modifications ultérieures.

DESIGNATION		SPECIFICATIONS
CARACTERISTIQUES DU MOTEUR 125 MAX evo/Max Racing	0.1	Le couvre culasse doit être obligatoirement d'origine de couleur noire.
	0.2	Le moteur doit porter obligatoirement une plaque d'identification d'origine numérotée.
	0.3	Un plombage officiel noir, ou noir barré de 2 bandes grises, avec « code à barre » doit être posé sur 3 vis du moteur (couvre culasse/embase du cylindre/boite à clapet).  ou 
	0.4	Le plomb doit être serti à l'aide de la pince spécifique ROTAX 276110.

CARACTERISTIQUES DU MOTEUR 125 MAX evo/Max Racing (suite)	0.5	Seul un Centre de Service Autorisé ROTAX peut réaliser les opérations de plombage officiel. Une carte d'identification est délivrée avec chaque moteur. Seul un Centre de Services Autorisé ROTAX peut valider cette carte suite à une intervention technique et plombage du moteur. Cette carte doit être présentée aux commissaires techniques lors des compétitions.
OUVERTURE DE SQUICH	1.1	Minimum : 1.00 mm (le contrôle doit être effectué avec un fil d'étain de 2mm (PMFR421.027). Le vilebrequin doit être tourné à la main jusqu'au point mort haut pour comprimer le fil d'étain. Le squish doit être mesuré en deux points: côté gauche et côté droit de l'axe de piston. La moyenne de la mesure de ces deux points permettra de définir le squish.
CULASSE	2.1 2.2 2.3 2.4	Le code d'identification doit être : 223 389 ou 223 389 1 ou 223 389 2 ou 223 389 2/1 ou 223 389 2/2. Le nom ROTAX et/ou MADE IN AUSTRIA doit être moulé. La hauteur de la culasse doit être de 28,80 mm (H) avec une tolérance de +/-0,2 mm. Le profil de la chambre de combustion doit être contrôlé avec le gabarit de culasse Rotax "FR 125 MAX". Le jet de lumière entre le gabarit et la chambre de combustion doit être le même tout le long du profil.

PISTON	3.1 Piston d'origine, graphité, en aluminium moulé traité, avec un seul segment rectangulaire. Le piston doit avoir à l'intérieur les inscriptions moulées suivantes « ELKO (1) » et « MADE IN AUSTRIA (2) ». 3.2 Les surfaces usinées sont : l'extrémité supérieure du piston, le diamètre extérieur, la rainure de segment, l'alésage d'axe de piston, le diamètre intérieur et l'extrémité inférieure du piston (3). Toutes les autres surfaces ne sont pas usinées mais moulées. Quelques traces de meulage pour retirer les bavures au bas de la jupe de piston peuvent être présentes.  3.3 Tout traitement mécanique ou polissage est interdit. Le nettoyage du dessus du piston, sans en modifier la surface d'origine, est autorisé. 3.4 segment rectangulaire d'origine, magnétique, de 0,98 +/- 0,02mm d'épaisseur avec le marquage ROTAX 215 547 ou 215 548. Même si juste une partie du marquage est visible, le segment est conforme. 
AXE DE PISTON	4.1 L'axe de piston doit être en acier magnétique. 4.2 Les côtes d'origines doivent être respectées. 4.3 Le poids minimum de l'axe de piston doit être de 31,00 grammes. 
CYLINDRE	5.1 Cylindre en alliage léger avec revêtement GILNISIL, configuration avec une seule lumière à l'échappement et une valve à l'échappement. Il est interdit de re-traiter un cylindre. 5.2 Alésage maximum : 54,035 mm (mesuré 10 mm au-dessus de la lumière à l'échappement).

CYLINDRE (suite)

5.3

Le cylindre doit être marqué du logo ROTAX, avec le code d'identification 223993. Seul le cylindre 223993 est autorisé.



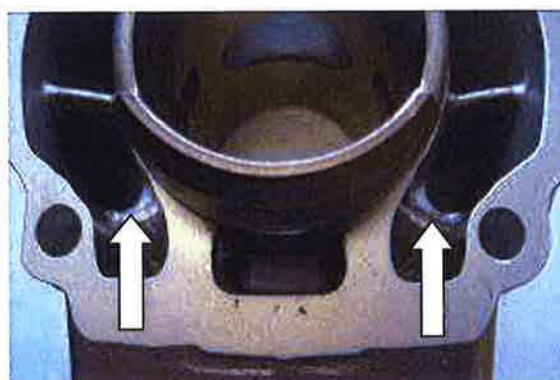
5.4

La hauteur du cylindre doit être de 87 mm avec une tolérance de $-0.05 / +0,1$ mm.



5.5

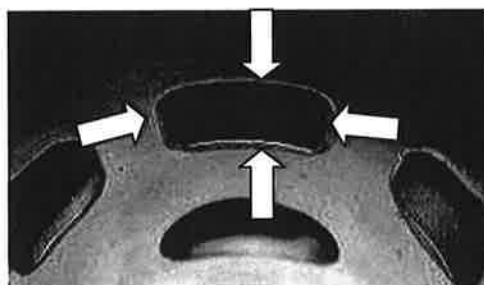
Tous les transferts et passages ont une finition moulée à l'exception de certains enlèvements de matière au niveau des transferts et passages d'admission fait d'origine à l'usine.



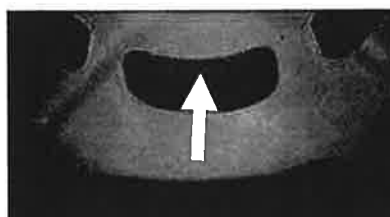
CYLINDRE (suite)

5.6

Tous les transferts ont un chanfrein pour empêcher tout obstacle au passage du segment. Tout autre usinage est interdit.

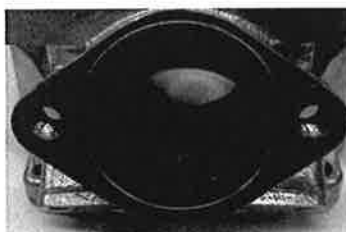


Le bord supérieur et inférieur du transfert avant peut présenter quelques traces d'usinage.



5.7

La partie supérieure du collet d'échappement à une finition moulée ou usinée. Dans le cas d'une finition usinée (photos ci-dessous), la surface peut être plate ou présenter un bossage.



CYLINDRE (suite)

5.8

La partie supérieure de la lumière d'échappement peut présenter une finition moulée...



ou peut présenter quelques traces d'usinage faites par le fabricant...



ou peut présenter quelques traces d'usinage ajoutées d'un meulage manuel fait par le fabricant.



CYLINDRE (suite)

La lumière d'échappement peut présenter quelques traces de meulage manuel faites par le fabricant afin d'éliminer les légers défauts de moulage et d'éliminer les bavures de NIKASIL situées à la fin de la surface traitée au NIKASIL.

Le contour de la lumière d'échappement peut présenter une trace d'usinage.

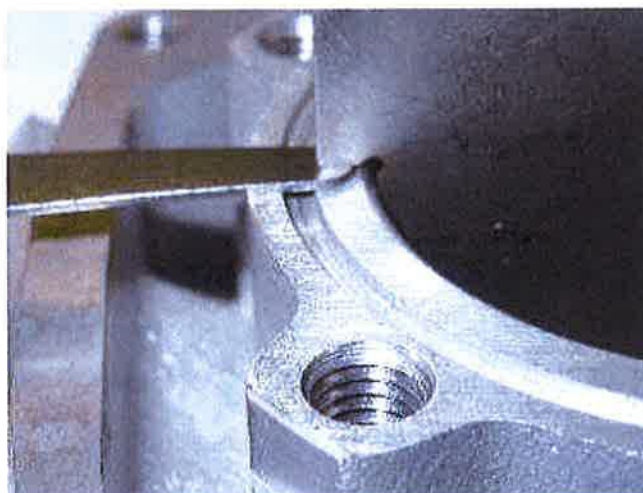


- 5.9 La hauteur d'échappement (distance entre le haut du cylindre et le haut de la lumière d'échappement) doit être vérifiée à l'aide du gabarit ROTAX.

Insérer le gabarit dans l'alésage du cylindre puis le faire toucher à la paroi du cylindre en insérant son encoche au milieu de la lumière d'échappement (point le plus haut). Remonter le gabarit jusqu'à ce que son encoche se prenne au niveau le plus haut de la lumière. Il ne doit pas être possible d'intercaler une cale de 0,75mm maxi entre le sommet du cylindre et le gabarit comme illustré sur la photo ci-dessous :
 125 MAX EVO / MAX RACING : 0,75 mm

Attention : Prenez soin d'utiliser le côté du gabarit correspondant au cylindre (Junior, Max ou DD2).

Il est possible que le gabarit ne s'insère pas.



CYLINDRE (suite)

5.10

Si le piston recouvre complètement la lumière d'échappement, il doit être possible d'insérer le gabarit de valve d'échappement ROTAX 277030 jusqu'à ce qu'il vienne en contact avec la surface du cylindre. Une cale de 0,05 mm ne doit pas pouvoir s'intercaler.



5.11

Modifier le joint de valve d'échappement est interdit.

SYSTEME D'ADMISSION

6.1

Le collecteur d'admission est marqué du code d'identification est 267 915 ou 267916. Certains ébavurages d'usine peuvent être présents à la jonction entre le contour intérieur du collecteur et la surface où s'arrête le carburateur. Aucun polissage ni usinage n'est autorisé.



6.2

La boîte à clapet est équipée de 2 déflecteurs et de 2 clapets, chaque clapet se compose de 3 lamelles.

6.3

L'épaisseur des clapets est de 0,6 mm $\pm$ 0,10 mm.

COMBINAISON DU SYSTEME D'ALLUMAGE, CARBURATEUR ET ECHAPPEMENT

7.1

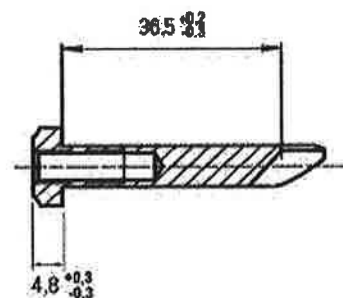
La combinaison des composants : système d'allumage/carburateur et échappement ; est limitée aux deux spécifications (1 ou 2) mentionnées ci-dessous :

Combinaison des composants	1	2
Système d'allumage Denso	○	
Système d'allumage Dell'orto		○
Valve d'échappement pneumatique	○	
Valve d'échappement électronique		○
Carburateur QD,QS	○	
Carburateur XS	○	○
système d'échappement avec silencieux soudé	○	○
système d'échappement avec silencieux démontable	○	○

VALVE A L'ECHAPPEMENT

8.1 La longueur de la guillotine est de 36.5 mm $+0.2/-0.3$ mm

8.2 La hauteur du col de guillotine est de 4.8 mm ± 0.3 mm



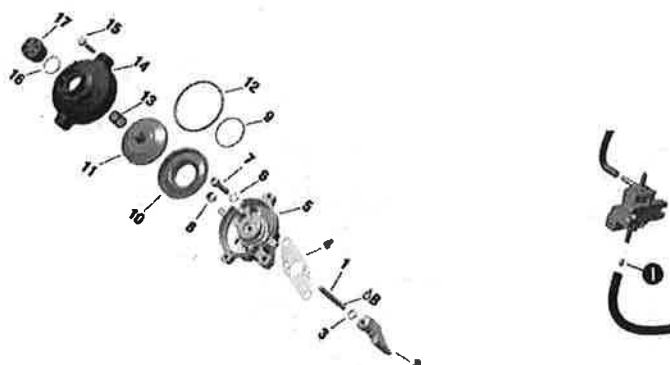
8.3 Seule la membrane de valve d'échappement de couleur verte est autorisée.

8.4 Deux versions de système de valve sont autorisées (pneumatique/ gestion électronique). Chaque système doit être utilisé avec tous ces composants.

Version 1, système de valve pneumatique.



Version 2, système de valve à gestion électronique.



Un calibre (❶) dans la durite de pression, située entre l'électrovanne et la vanne (verte), peut être en place ou supprimé.

VILEBREQUIN

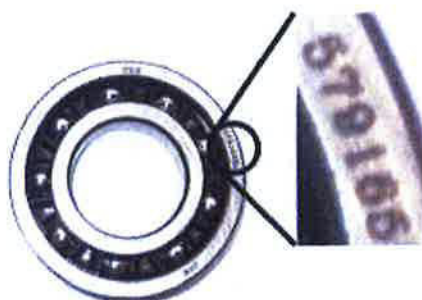
9.1 La bielle doit être marquée du numéro « 213 », « 365 », « 367 » ou « 362 ».



9.2 Course : 54,5 mm +/- 0,1mm.

9.3 La surface de la bielle 213, 365 ou 367 n'est pas usinée (recouverte de cuivre). La bielle 362 n'est pas recouverte de cuivre mais de couleur grise. La rectification ou le polissage de la surface de la bielle n'est pas autorisé.

9.4 Les roulements de vilebrequin FAG 6206 sont les seuls autorisés. Ils doivent être marqués 579165BA ou Z-579165.11.KL.



9.5 2 versions de vilebrequin sont autorisées.



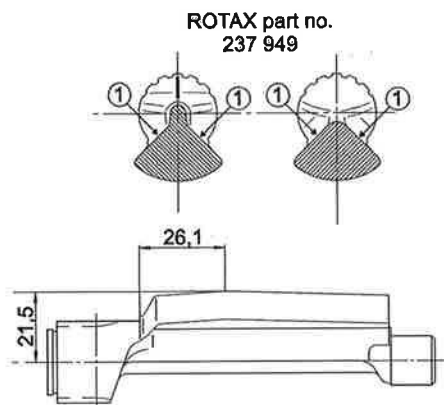
vilebrequin moteur
Rotax 125 Max evo



vilebrequin moteur
Rotax 125 Max Racing

BALANCIER D'EQUILIBRAGE

- 10.1 Le balancier d'équilibrage (237 948 ou 237 949) doit être en place et opérationnel.
- 10.2 La surface 1 (illustration ci-dessous) n'est pas usinée et doit être moulée.
- 10.3 Les côtes de l'arbre d'équilibrage utilisé ne doivent pas être inférieures à celles indiquées.



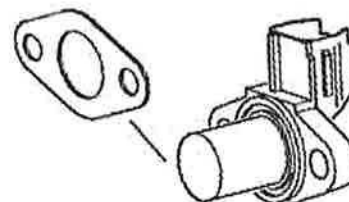
- 10.4 Le poids minimum de l'arbre d'équilibrage ne doit pas être inférieur à 255gr.

CARTER

- 11.1 Doit être conforme à l'origine. Aucune opération de rectification ou de polissage n'est autorisée dans les 2 passages de transferts principaux. Les carters avec ou sans revêtement noir sont autorisés.

UNITE D'ALLUMAGE

- 12.1 Allumage digital à batterie, à avance variable. Aucun réglage n'est nécessaire ni autorisé. Lors d'une course, les officiels peuvent demander à tout moment à un pilote d'échanger sa bobine ou boîtier d'allumage par un autre, fournie par l'organisation de la course.
- 12.2 Bougie : DENSO Iridium IW 24 ou 27 ou 29 ou 31 ou 34 / NGK GR9DI
La bougie DENSO est autorisée jusqu'au 31.12.2017.
- 12.3 Deux modèles de capuchons de bougie sont autorisés. Un de couleur noir marqué "NGK TB05EMA" et un de couleur rouge marqué "NGK".
- 12.4 Le capteur d'allumage doit être marqué du N°029600-0710 suivi d'un second code qui évolue en fonction des productions. Une bille en acier (diamètre 3 à 5 mm) placée sur le capteur (voir photo de gauche) doit rester au centre de cette surface.



Monter le joint (Rotax PMFR362.104) entre le capteur d'allumage et le joint caoutchouc est autorisé. Un maximum de 2 joints est autorisé(en plus du joint caoutchouc).

UNITE D'ALLUMAGE (suite)

12.5 Deux versions de système d'allumage sont autorisées.

Version 1 système Denso :

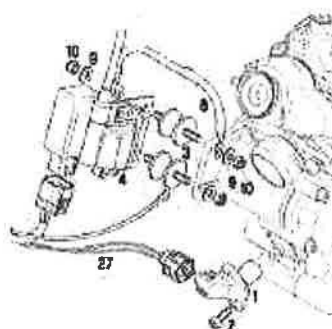
12.6 La bobine d'allumage porte l'inscription suivante à côté de la prise du câble de haute tension : 129 000 et DENSO.

12.7 La bobine doit avoir 3 broches sur le connecteur.
La connexion de la bobine doit être de couleur noire ou verte. La bobine avec fil d'extension n'est pas autorisée.

12.8 La longueur du fil haute tension reliant la bobine au capuchon de bougie doit être de 210 mm minimum (partie visible du fil).

12.9 La bobine d'allumage doit être fixée au moyen de 2 silent-blocs d'origines sur le couvercle de pignonerie. Uniquement dans le cas où la conception du châssis interfère avec le montage d'origine de la bobine d'allumage, un système d'attache supplémentaire, solide et fabriqué en métal, attaché au système d'ancrage principal peut être autorisé pour fixer la bobine.

12.10 Fixer une deuxième tresse de masse d'origine est autorisé.



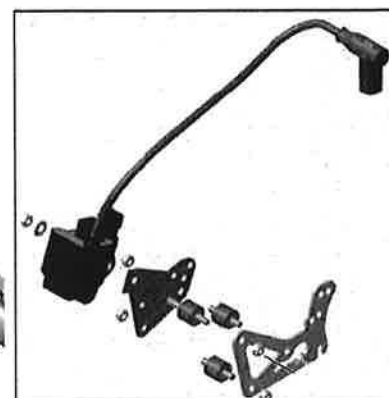
Version 2 système Dellorto :

12.11 Bobine d'allumage et boîtier électronique séparés.

12.12 Le système d'allumage doit être assemblé avec ces différents composants.

12.13 Dans le cas où le support (des composants d'allumage) interfère avec des composants du châssis, il est autorisé d'intercaler des entretoises de 20 mm d'épaisseur maximum entre le support et les points d'ancrages du moteur.

2 supports sont autorisés (Voir ci dessous).



UNITE D'ALLUMAGE (suite)

12.14

La bobine d'allumage (voir photos) est dotée de 2 autocollants marqués "BRP 666820" et "NIG 0105".

Si un ou les deux autocollants ont disparu, la bobine est toujours autorisée. Cette bobine est dotée d'une sortie à deux bornes.



12.15

La longueur du fil haute tension reliant la bobine au capuchon de bougie doit être de 210 mm minimum (partie visible du fil).

12.16

Le boîtier électronique (Ebox) est doté d'un autocollant marqué 666814 ou 666815 et est toujours autorisé si l'autocollant a disparu.

12.17

Le boîtier électronique pourra être contrôlé à l'aide du testeur Rotax ref 276 230, version du logiciel 2V00, selon la procédure :

Débrancher la connexion du boîtier électronique.

Connecter le testeur sur le boîtier électronique.

Connecter le fil d'alimentation du testeur au connecteur de charge batterie du faisceau électrique.

Appuyer sur le bouton "✓" pour lancer le test.

Le testeur détecte automatiquement le type de boîtier et commence le contrôle du système d'allumage et de la valve à gestion électronique.

Le testeur doit indiquer le résultat suivant :

① 666814MAX ou 666815MAX

② !! Test OK !!

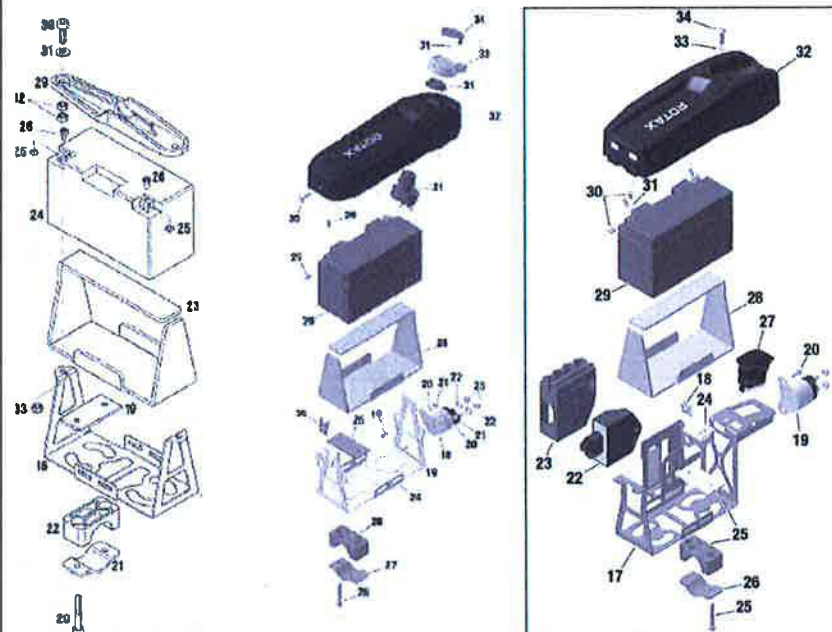


UNITE D'ALLUMAGE (suite)

12.18

Seule la batterie d'origine doit être utilisée.
YUASA YT7B-BS (avec ou sans logo Rotax) ou ROTAX RX7-12B ou RX7-12L (type lithium).

La batterie doit être montée avec l'ensemble des pièces illustrées ci-dessous à gauche du siège. Les deux versions ci-dessous sont autorisées.



PIGNONS DE BALANCIER

13.1

Les pignons de balancier acier doivent être installés et alignés conformément au manuel de montage.



Mixer des pignons de balancier acier de différentes épaisseurs (6 et 9 mm) est strictement interdit.

CARBURATEUR

- 14.1 Carburateur DELL'ORTO d'origine.
- 14.2 L'inscription « VHSB 34 » est moulée sur le boîtier du carburateur.
- 14.3 L'inscription «QD» «QS» ou «XS»est gravée sur le corps du carburateur.
- 14.4 Le revêtement de l'admission du carburateur doit rester d'origine (brut de fonderie).
- 14.5 Deux modèles de bouchon de cuve de carburateur sont autorisés :
1 modèle en acier (empreinte de serrage hexagonale)
1 modèle en aluminium (équipé d'une molette de serrage) marqué Rotax
- 14.6 La durite des mises à l'air de cuve de carburateur doit être en place et connectée. Longueur minimum de cette durite : 155mm. Le trou de mise à l'air de cette durite doit être orienté vers le haut et vers l'arrière du carburateur.
- 14.7 Le réglage des vis de carburateur et le réglage de la hauteur d'aiguille est libre. Toutefois l'adjonction de rondelles sur les vis de réglage est interdite.
- 14.8 La taille du gicleur principal est libre. Une fourchette de gicleurs peut être imposée lors d'une compétition suivant un règlement particulier.
- 14.8.1 Tous les gicleurs doivent être montés et serrés correctement.
- 14.9 Le puits de pointeau doit être un 150.
- 14.10 Le gicleur de starter doit porter la mention 60.
- Règlement spécifique pour les carburateurs « QS » et « QD » :
- 14.11 Le boisseau du carburateur doit être un modèle « 40 » (marqué 40 dans la fonderie).
- 14.12 L'aiguille de carburateur doit être marquée K98. La hauteur de l'aiguille peut être ajustée en utilisant les crans d'origines.
- 14.13 Les flotteurs doivent être marqués « gr 3.6 ».
- 14.14 Le puits d'aiguille doit être marqué « FN 266 »
Longueur total : 54,00 +/- 0,3mm



CARBURATEUR (suite)

14.15

Longueur de la section basse : 11,50 +/- 0,2mm



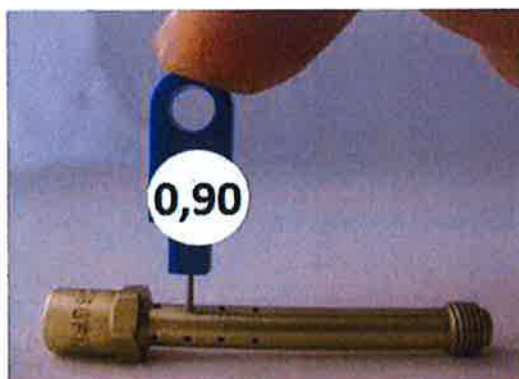
14.16

Diamètre intérieur : 2,60 +/- 0,15mm
=> Mesuré à 2mm de l'extrémité



14.17

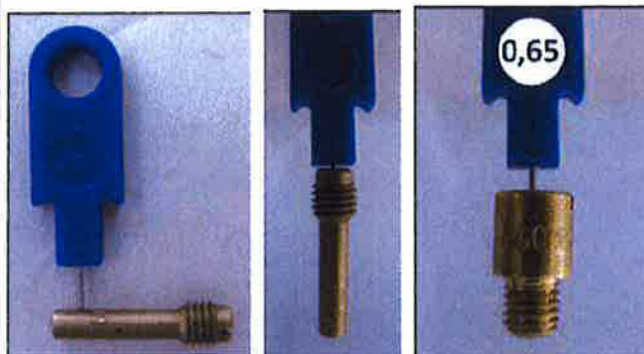
Une jauge de 0,90mm ne doit pas pouvoir entrer dans les 16 trous transversaux.



CARBURATEUR (suite)

14.18

Le gicleur de ralenti doit porter la mention 60. Le gicleur d'émulsion doit porter la mention 60. Une pige de 0.65mm ne doit pas pouvoir entrer dans les trous (voir photos ci-dessous).



14.19

Insert de carburateur 8.5 (voir illustration).



Contrôle insert de carburateur :

Une jauge de contrôle de 0,60mm ne doit pas entrer dans le trou oblique.



Une jauge de contrôle de 0,90mm ne doit pas entrer dans le trou vertical.



CARBURATEUR (suite)

Règlement spécifique pour le carburateur « XS » :

- 14.20 Le boisseau du carburateur doit être un modèle « 45 » (marqué 45 dans la fonderie).
- 14.21 L'aiguille de carburateur doit être marquée « K57 ». La hauteur de l'aiguille peut être ajustée en utilisant les crans d'origines.
- 14.22 Les flotteurs doivent être marqués « gr 4,0 ».
- 14.23 Le gicleur de ralenti doit porter la mention « 60 ». La pige de 0.65mm ne doit pas entrer dans le trou.



- 14.24 Le gicleur d'émulsion doit porter la mention « 45 ». La pige de 0.50mm ne doit pas entrer dans le trou.



- 14.25 Le puits d'aiguille doit être marqué « DP 267 »
Longueur total du puit : 51,0 +/- 0,5 mm.



CARBURATEUR (suite)

Longueur de la section basse : 33.0 +/- 0,45 mm.



Diamètre de l'extrémité du puits d'aiguille : 2.67 +/- 0.10mm



14.26 Insert de carburateur « 12.5 » (voir illustration).



Une jauge de contrôle de 0,60mm ne doit pas entrer dans le trou oblique.



Une jauge de contrôle de 1.30mm ne doit pas entrer dans le trou vertical.



POMPE A ESSENCE

15.1

Pompe à diaphragme MIKUNI d'origine (voir photo). Emplacement d'origine placé sous le support de boîte à air (comme illustré).



FILTRE A ESSENCE

- 16.1 Seul le filtre à essence d'origine (réf. PMFR 393.004) est autorisé entre le réservoir et la pompe à essence. Il existe 2 modèles de filtres à essence :



Aucune pièce additionnelle excepté la pompe à essence, la durite et le filtre à essence ne peut être montée entre le réservoir et le carburateur.

RADIATEUR

- 17.1 Radiateur aluminium d'origine tel que montré dans les illustrations ci-dessous. Pour la version 3, le nom « ROTAX » est marqué sur le coté.
- 17.2 Version 1/2 : Surface de radiateur : hauteur = 290 mm, largeur = 133 mm.
Version 3 : Surface de radiateur : hauteur = 290 mm, largeur = 138 mm
- 17.3 Version 1/2 : Epaisseur du radiateur = 32 mm.
Version 3 : Epaisseur du radiateur = 34 mm.
- 17.4 Emplacement du radiateur sur le côté droit du moteur.
Le radiateur doit être monté avec son support d'origine comme illustré soit dans la version 1/2 ou la version 3. Dans la version 2, deux possibilités de monter le radiateur avec son support sont autorisées. Dans la version 2 il existe 2 modèles de radiateur avec 2 fixations possibles pour le support de radiateur (dépend des pattes de fixation, devant ou derrière).
- 17.5 Aucun système additionnel de refroidissement n'est autorisé. Seul du scotch appliqué sur le radiateur (et le volet plastique sur le radiateur version 3) sont autorisés pour contrôler le flux d'air. Tout autre moyen de contrôle de ce flux d'air est interdit. Sur la version 3, enlever le volet est autorisé.
- 17.6 Deux définitions de radiateur existent. Les versions 1 et 2 doivent être respectées dans leur intégralité.
- 17.7 Le calorstat n'est pas obligatoire sur le couvre culasse.

Version 1 :

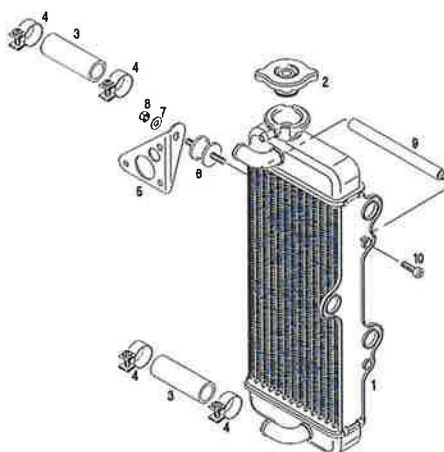
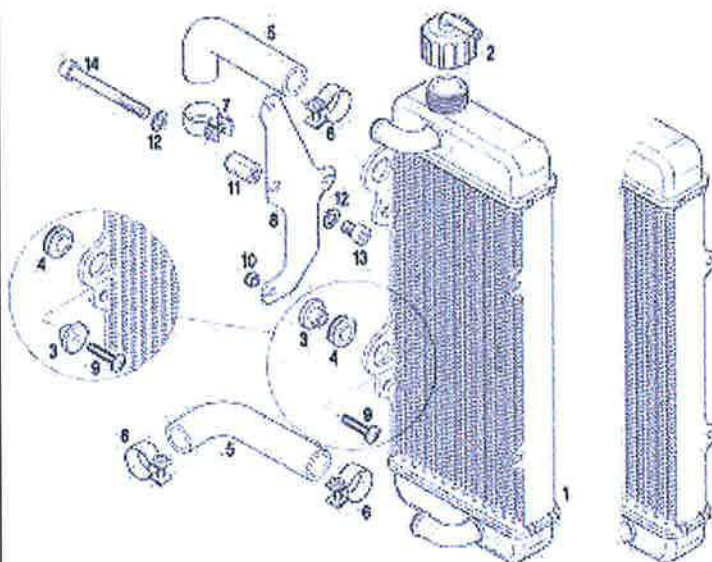


Illustration 5

RADIATEUR (suite)

Version 2 :



Version 3 :



LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

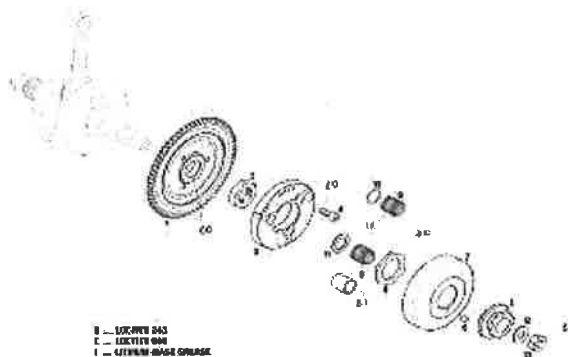
18.1

Le liquide de refroidissement étant interdit, seule l'eau sans aucun additif doit être utilisée.

EMBAYAGE

19.1

Embrayage centrifuge à sec, régime maximum d'engrènement à 4000 tr/mn.
Le kart (sans le pilote) doit commencer à avancer avec un régime moteur de 4000 tours maximum.



Les moteurs doivent être montés avec la nouvelle cage à aiguille (repère 9) et du joint de cloche d'embrayage (repère 10).
Exception : si la bague en téflon (repère 9) dédiée au montage du pignon 11 dents est utilisée, le montage du joint torique n'est pas obligatoire.

19.1.2

Deux versions de cloche d'embrayage sont autorisées (dessin ci-dessous)



19.2

Aucun lubrifiant ou substance additionnelle n'est autorisé dans l'embrayage excepté la graisse provenant de la lubrification de la cage à aiguille à l'entrée de la cloche.



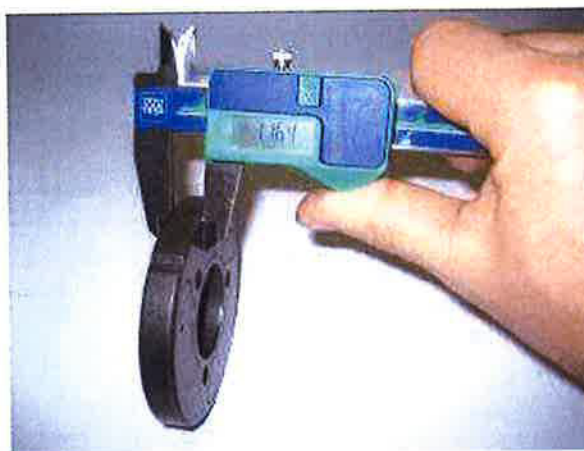
Les photos montrent le maximum de dépôt de graisse pouvant être centrifugé dans la cloche même avec le joint de cloche d'embrayage monté.
Seul l'écrou de cloche et l'alésage du pignon montrent des traces de graisse. La surface de frottement des masselottes dans la cloche doit être complètement sèche.

EMBAYAGE (suite)

19.2.1 Dans le cas où la bague en téflon pour le pignon 11 dents est montée, la cloche ne doit présenter aucune trace de graisse ou substance additionnelle.

19.3 Le système d'embrayage doit respecter les spécifications suivantes.

19.3.1 Hauteur du moyeu d'embrayage



Minimum : 11,45 mm.

19.3.2 Epaisseur du diamètre intérieur/extérieur du moyeu d'embrayage



La mesure doit être faite sur les 3 patins d'embrayage, 5 à 10 mm de l'extrémité de chaque patin (les 3 patins doivent être complètement fermés pour la mesure – pas d'ouverture).

Aucune mesure ne peut être en dessous de 24,10 mm.

EMBAYAGE (suite)

19.3.3 Diamètre extérieur de la cloche d'embrayage



Le diamètre doit être mesuré avec un pied à coulisse positionné en appui sur la cloche (et non à la verticale de la cloche).

Diamètre minimum : 89,50 mm.

19.3.4 Diamètre intérieur de la cloche d'embrayage



Le diamètre intérieur doit être mesuré avec un pied à coulisse. La mesure doit être faite au milieu de la cloche d'embrayage (sur la surface de frottement de la cloche).

Diamètre maximum : 84,90 mm.

EMBAYAGE (suite)

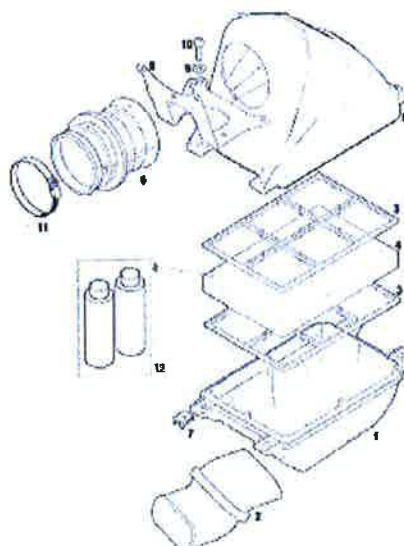
19.3.5 Hauteur de l'ensemble pignon / cloche d'embrayage



Hauteur minimum : 33,90 mm.

BOITE A AIR

- 20.1 La boîte à air doit comporter obligatoirement le filtre à air intégré et lavable et les autres pièces tel que montré sur l'illustration ci-dessous. La boîte à air doit être montée sur son support d'origine et fixée avec les vis (aussi bien par temps sec que par temps de pluie)
- 20.2 Le filtre à air doit être disposé comme montré sur l'illustration 6. Deux versions de filtres, d'origines, sont autorisées : filtre simple de couleur noir et filtre double dont une face est de couleur verte.
- 20.3 La partie basse de la boîte à air doit comporter le marquage ROTAX N°225 015 et la partie haute de la boîte à air doit être estampillé ROTAX N°225 025.

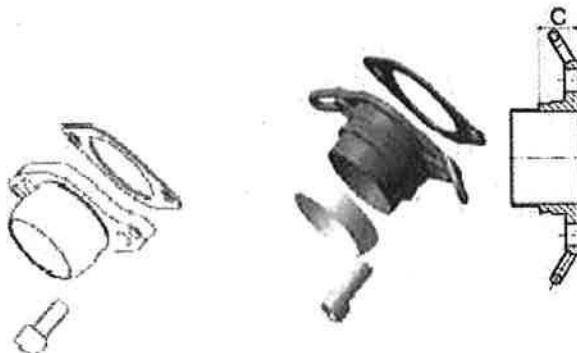


SYSTEME D'ÉCHAPPEMENT

21.1 Deux versions de bride d'échappement sont autorisées.

Version 1.

Version 2



Sur la version 2, la cote "C" doit être d'au moins 15.5 mm.

21.2 Doit être d'origine et ne peut être modifié, à l'exception du remplacement de la fibre d'absorption de silencieux. L'utilisation de vis et d'écrous à la place des rivets pour maintenir la fermeture du pot d'échappement est autorisée.

21.3 Le pot d'échappement et le silencieux doivent être conformes à l'origine. Les 3 versions illustrées ci-dessous sont autorisées (version avec silencieux soudé ou version avec silencieux démontable).

21.4 Seul l'isolant fourni par ROTAX est autorisé. Une seule laine d'isolation est autorisée.

21.5 Les mesures ci-dessous sont valables sur les versions avec silencieux soudé uniquement :

Longueur du cône d'admission (cône primaire) :
 $592 \text{ mm} \pm 5 \text{ mm}$. (mesure extérieure au départ de la pipe d'échappement jusqu'au début de la partie cylindrique).

Longueur de la partie cylindrique : $125 \text{ mm} \pm 5 \text{ mm}$.

Longueur du cône secondaire : $225 \text{ mm} \pm 5 \text{ mm}$.

Diamètre extérieur du tube coudé à 180°:
 $41 \text{ mm} +1,5 \text{ mm} / -1,0 \text{ mm}$.

Diamètre du trou de l'embout de silencieux 21 mm maximum.

21.6 Le pot de détente et le silencieux fournis avec le moteur doivent être d'origine sans aucune modification.

21.7 Le perçage et le soudage d'un écrou/vis nécessaire à l'installation d'une sonde de température sur l'échappement est autorisé et doit être effectué de 50 à 80 mm de la collerette du pot d'échappement.

21.8 Il est autorisé d'utiliser 4 ressorts d'origine ROTAX maximum pour fixer le pot d'échappement à la rotule. Aucun autre système n'est autorisé.

SYSTEME D'ÉCHAPPEMENT

21.9

Version avec silencieux soudé

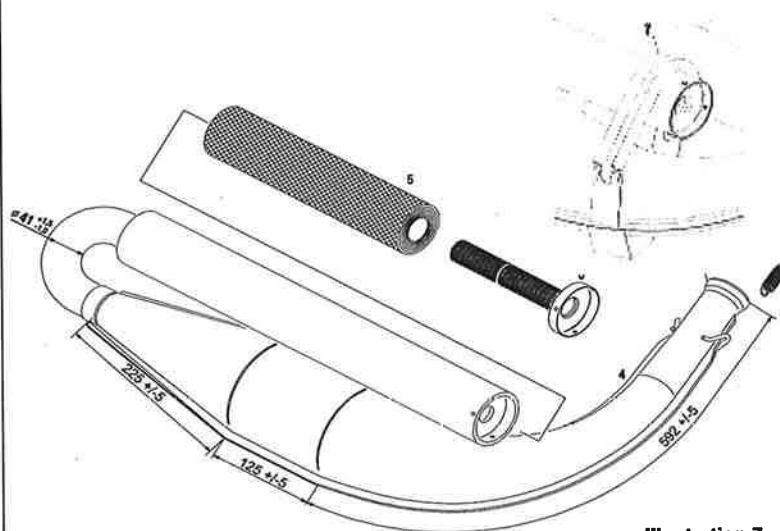


Illustration 7

Sur la version avec silencieux soudé, la sortie coudée à 90° n'est pas autorisé.

21.10

Version avec silencieux démontable

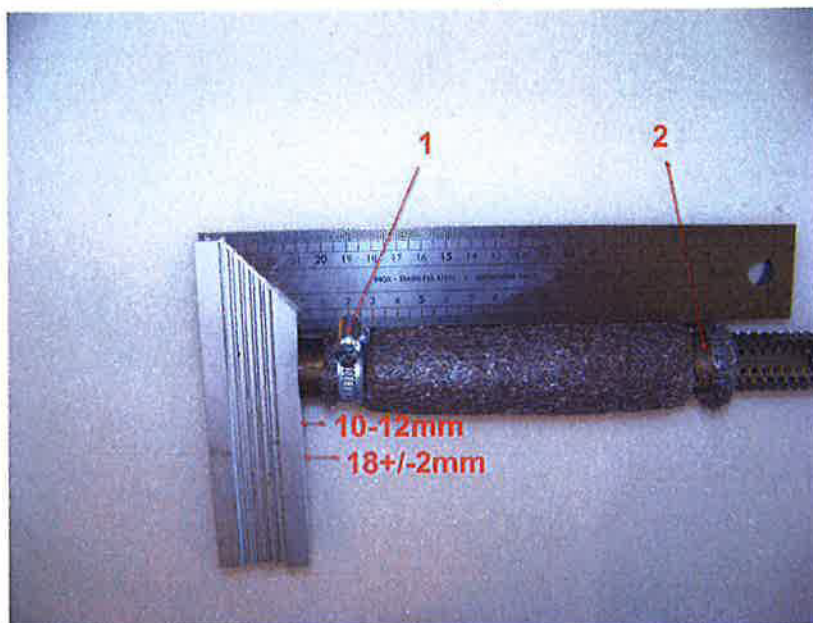


Sur la version avec silencieux démontable, seule la sortie coudée à 90° est autorisée. Cette sortie ne doit pas être orientée vers un composant du châssis.

Ajouter un troisième ressort de fixation d'origine à la jonction du silencieux et de l'échappement est autorisé.

SYSTEME D'ECHAPPEMENT

- 21.11 En plus de la laine d'isolation standard, une laine d'acier spécifique aux dimensions extérieures 165 + 10mm peut être installée sous la laine d'isolation standard au début du tube perforé (Voir illustration ci-dessous).



- 21.12 Le collier N°1 doit être fixé à une distance de 18mm +/-2mm (mesure depuis l'extrémité du tube).
Le collier N°2 doit être fixé à l'autre extrémité de la laine d'acier.
Les deux colliers sont obligatoires.
Une cote de 10-12mm (depuis l'extrémité du tube jusqu'à la laine d'acier) est donnée pour l'assemblage seulement.

Seuls les isolants fournis par ROTAX sont autorisés. Une seule laine d'isolation standard est autorisée en plus de la laine d'acier spécifique.

- 21.13 Un échappement non peint n'est pas autorisé.

EMISSIONS SONORES

- 22 Les matériaux d'isolation sonore doivent être remplacés par des pièces détachées d'origine ROTAX.

Procédure de mesure du bruit :
Selon article du RSN FFSA 2017.



SPECIFICATIONS TECHNIQUES

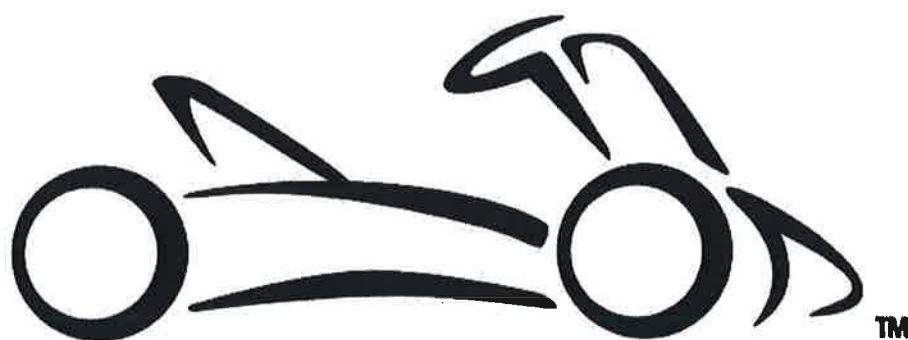
Réf : Spec 17-DD2E-001
Date : 01/2017
Page : - 1 -

ROTAX®
KARTING



F. F. S. A.
PERMIS D'ORGANISATION
N° CK 4
DATE 31/01/2017

COUPE DE MARQUE
ROTAX MAX FRANCE



SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES ROTAX 125 MAX DD2 ET DD2 evo

Réf : Spec 17-DD2E-001 de 01/2017

Coupe de Marque Rotax France
ZA les hauts de Coueron
Rue des imprimeurs
44220 COUERON
Tel: 02.40.38.26.20
Fax: 02.40.38.26.21

MOTEUR ROTAX Modèle 125 Max DD2 et DD2 evo

Configuration de moteur : ROTAX Max 125 DD2 et Max 125 DD2 evo

Les spécifications techniques ci-après doivent permettre aux commissions techniques de contrôler les conditions d'origine des moteurs ROTAX type 125 MAX DD2 et DD2 evo. En vérifiant ces différentes spécifications une par une, il sera possible d'uniformiser les bases techniques du moteur. Ce document est destiné aux organisateurs de compétitions à qui ces éléments seront utiles pour le respect des règlements de la Coupe de Marque ROTAX France.

Seules les pièces d'origine ROTAX spécialement développées et fournies pour les moteurs ROTAX 125 MAX DD2 et DD2 evo sont autorisées, sous réserve de nouvelles spécifications.

Ni le moteur, ni ses accessoires périphériques ne peuvent être modifiés en aucune circonstance, sous réserve de nouvelles spécifications.

NOTES :

Aucun matériau additionnel ne peut être rajouté à l'exception d'une réparation moteur, ce type d'opération ne devant servir qu'à restaurer le moteur ou ses périphériques conformément aux spécifications d'origine.

- L'utilisation de revêtements céramique ou thermique sur/dans le moteur et sur/dans le système d'échappement est interdite.
- L'utilisation de revêtement anti-friction sur/dans le moteur et les pièces moteur est interdite.
- A l'exception du volet de radiateur, aucun sticker/autocollant n'est autorisé sur le moteur ou ses périphériques.

Sont autorisés : le carter de chaîne, le carter d'embrayage, la platine moteur, la sonde de température, le support récupérateur huile/eau et le compte-tours.

Ne font pas partie des spécifications techniques : visserie, circlips, rondelles, colliers plastiques, gaines de câbles, câbles et durites (excepté la durite de mise à l'air du carburateur) sous réserve de modifications ultérieures.

DESIGNATION		SPECIFICATIONS
CARACTERISTIQUES DU MOTEUR 125 MAX DD2 et DD2 evo	0.1	Le couvre culasse doit être obligatoirement d'origine de couleur noire.
	0.2	Le moteur doit porter obligatoirement une plaque d'identification d'origine numérotée.
	0.3	Un plombage officiel noir ou avec « code à barre » doit être posé sur 3 vis du moteur (couvre culasse/embase du cylindre/boite à clapet).
	0.4	Le plomb doit être serti à l'aide de la pince spécifique ROTAX 276110.



CARACTERISTIQUES DU MOTEUR 125 MAX DD2 et DD2 evo (suite)

0.5 Seul un Centre de Service Autorisé ROTAX peut réaliser les opérations de plombage officiel.

Une carte d'identification est délivrée avec chaque moteur. Seul un Centre de Services Autorisé ROTAX peut valider cette carte suite à une intervention technique et plombage du moteur. Cette carte doit être présentée aux commissaires techniques lors des compétitions.

OUVERTURE DE SQUICH

1.1 Minimum : 1.30 mm
(le contrôle doit être effectué avec un fil d'étain de 2mm (PMFR421.027).
Le vilebrequin doit être tourné à la main jusqu'au point mort haut pour comprimer le fil d'étain.
Le squish doit être mesuré en deux points: côté gauche et côté droit de l'axe de piston.
La moyenne de la mesure de ces deux points permettra de définir le squish.

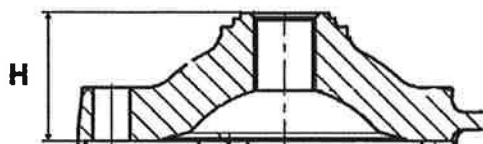
CULASSE

2.1 Le code d'identification doit être : 223 389 ou 223 389 1 ou 223 389 2 ou 223 389 2/1 ou 223 389 2/2.

2.2 Le nom ROTAX et/ou MADE IN AUSTRIA doit être moulé.

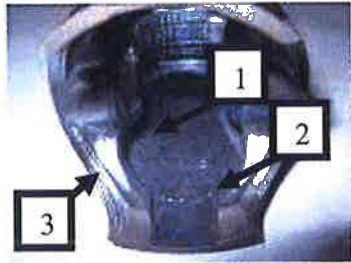
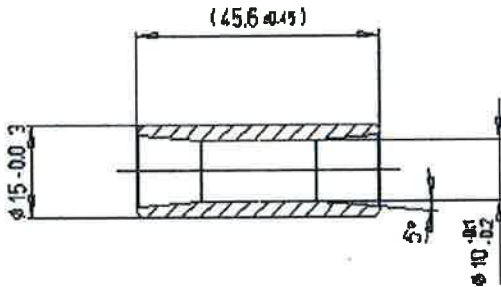


2.3 La hauteur de la culasse doit être de 28,80 mm (H) avec une tolérance de +/-0,2 mm.



2.4 Le profil de la chambre de combustion doit être contrôlé avec le gabarit de culasse Rotax "FR 125 MAX". Le jet de lumière entre le gabarit et la chambre de combustion doit être le même tout le long du profil.



PISTON	3.1 Piston d'origine, graphité, en aluminium moulé traité, avec un seul segment rectangulaire. Le piston doit avoir à l'intérieur les inscriptions moulées suivantes « ELKO (1) » et « MADE IN AUSTRIA (2) ». 3.2 Les surfaces usinées sont : l'extrémité supérieure du piston, le diamètre extérieur, la rainure de segment, l'alésage d'axe de piston, le diamètre intérieur et l'extrémité inférieure du piston (3). Toutes les autres surfaces ne sont pas usinées mais moulées. Quelques traces de meulage pour retirer les bavures au bas de la jupe de piston peuvent être présentes.  3.3 Tout traitement mécanique ou polissage est interdit. Le nettoyage du dessus du piston, sans en modifier la surface d'origine, est autorisé. 3.4 segment rectangulaire d'origine, magnétique, de 0,98 +/- 0,02mm d'épaisseur avec le marquage ROTAX 215 547 ou 215 548. Même si juste une partie du marquage est visible, le segment est conforme. 
AXE DE PISTON	4.1 L'axe de piston doit être en acier magnétique. 4.2 Les côtes d'origines doivent être respectées. 4.3 Le poids minimum de l'axe de piston doit être de 31,00 grammes. 
CYLINDRE	5.1 Cylindre en alliage léger avec revêtement GILNISIL, configuration avec une lumière principale et 2 boosters à l'échappement et une valve à l'échappement. Il est interdit de re-traiter un cylindre. 5.2 Alésage maximum : 54,035 mm (mesuré 10 mm au-dessus de la lumière à l'échappement).

CYLINDRE (suite)

5.3

Le cylindre doit être marqué du logo ROTAX, et du code d'identification 613930 ou 613931 ou 613933. Les cylindres avec le code d'identification 613 931 ou 613930 sont autorisés jusqu'au 31.12.2017.



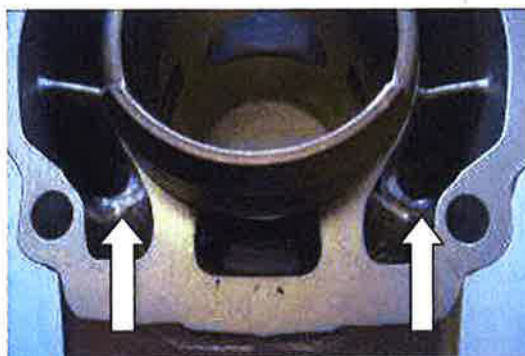
5.4

La hauteur du cylindre doit être de 86,7 mm avec une tolérance de $-0.05 / +0,1$ mm.



5.5

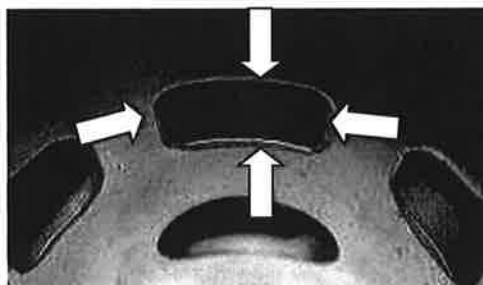
Tous les transferts et passages ont une finition moulée à l'exception de certains enlèvements de matière au niveau des transferts et passages d'admission fait d'origine à l'usine.



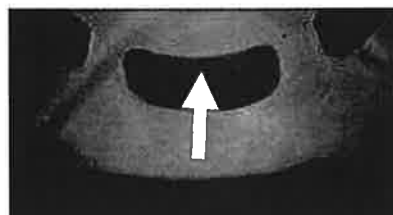
CYLINDRE (suite)

5.6

Tous les transferts ont un chanfrein pour empêcher tout obstacle au passage du segment. Tout autre usinage est interdit.

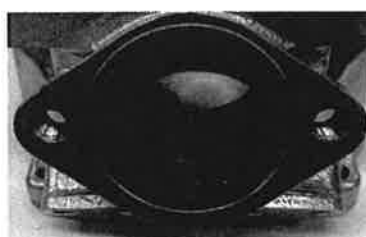


Sur le cylindre 613933, le bord supérieur et inférieur du transfert avant peut présenter quelques traces d'usinage.



5.7

La partie supérieure du collet d'échappement à une finition moulée ou usinée. Dans le cas d'une finition usinée (photos ci-dessous), la surface peut être plate ou présenter un bossage.



CYLINDRE (suite)

5.8

La partie supérieure de la lumière d'échappement peut présenter une finition moulée...



ou peut présenter quelques traces d'usinage faites par le fabricant...



ou peut présenter quelques traces d'usinage ajoutées d'un meulage manuel fait par le fabricant.



CYLINDRE (suite)

La lumière d'échappement peut présenter quelques traces de meulage manuel faites par le fabricant afin d'éliminer les légers défauts de moulage et d'éliminer les bavures de NIKASIL situées à la fin de la surface traitée au NIKASIL.

Sur le cylindre 613933, le contour de la lumière d'échappement peut présenter une trace d'usinage.

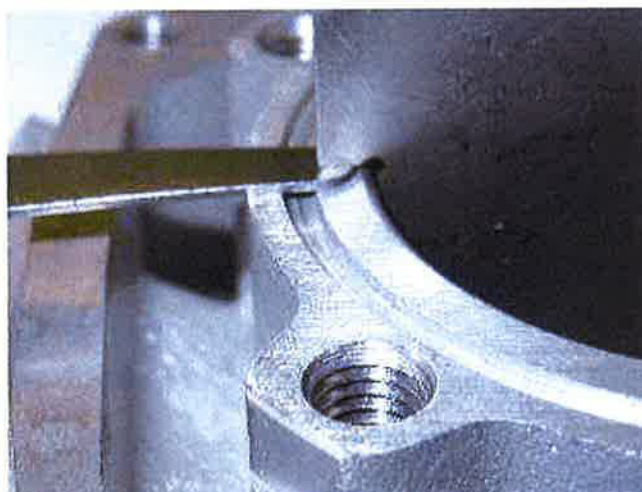


- 5.9 La hauteur d'échappement (distance entre le haut du cylindre et le haut de la lumière d'échappement) doit être vérifiée à l'aide du gabarit ROTAX .

Insérer le gabarit dans l'alésage du cylindre puis le faire toucher à la paroi du cylindre en insérant son encoche au milieu de la lumière d'échappement (point le plus haut). Remonter le gabarit jusqu'à ce que son encoche se prenne au niveau le plus haut de la lumière. Il ne doit pas être possible d'intercaler une cale de 0,75mm maxi entre le sommet du cylindre et le gabarit comme illustré sur la photo ci-dessous :
125 MAX DD2 / DD2 EVO : 0,75 mm

Attention : Prenez soin d'utiliser le côté du gabarit correspondant au cylindre (Junior, Max ou DD2).

Sur le cylindre 613933, il est possible que le gabarit ne s'insère pas.



CYLINDRE (suite)

5.10

Si le piston recouvre complètement la lumière d'échappement, il doit être possible d'insérer le gabarit de valve d'échappement ROTAX 277030 jusqu'à ce qu'il vienne en contact avec la surface du cylindre. Une cale de 0,05 mm ne doit pas pouvoir s'intercaler.



5.11

Modifier le joint de valve d'échappement est interdit.

SYSTEME D'ADMISSION

6.1

Le collecteur d'admission est marqué du code d'identification est 267410 ou 267 411. Certains ébavurages d'usine peuvent être présents à la jonction entre le contour intérieur du collecteur et la surface où s'arrête le carburateur. Aucun polissage ni usinage n'est autorisé.



6.2

La boîte à clapet est équipée de 2 déflecteurs et de 2 clapets, chaque clapet se compose de 3 lamelles.

6.3

L'épaisseur des clapets est de 0,6 mm $\pm$ 0,10 mm.

COMBINAISON DU SYSTEME D'ALLUMAGE, CARBURATEUR ET ECHAPPEMENT

7.1

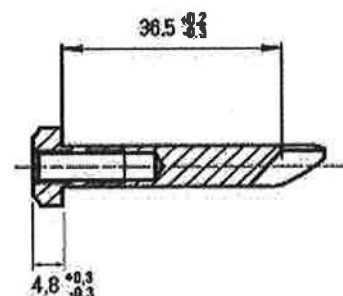
La combinaison des composants : système d'allumage/carburateur et échappement ; est limitée aux deux spécifications (1 ou 2) mentionnées ci-dessous :

Combinaison des composants	1	2
Système d'allumage Denso	○	
Système d'allumage Dell'orto		○
Valve d'échappement pneumatique	○	
Valve d'échappement électronique		○
Carburateur QD, QS	○	
Carburateur XS	○	○
système d'échappement avec silencieux soudé	○	○
système d'échappement avec silencieux démontable	○	○

VALVE A L'ECHAPPEMENT

8.1 La longueur de la guillotine est de 36.5 mm $+0.2/-0.3$ mm

8.2 La hauteur du col de guillotine est de 4.8 mm $+0.3/-0.3$ mm



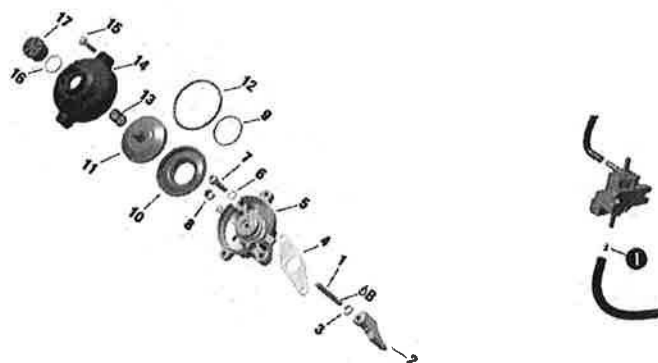
8.3 Seule la membrane de valve d'échappement de couleur verte est autorisée.

8.4 Deux versions de système de valve sont autorisées (pneumatique/ gestion électronique). Chaque système doit être utilisé avec tous ces composants.

Version 1, système de valve pneumatique.



Version 2, système de valve à gestion électronique.



Un calibre (●) dans la durite de pression, située entre l'électrovanne et la vanne (verte), peut être en place ou supprimé.

VILEBREQUIN

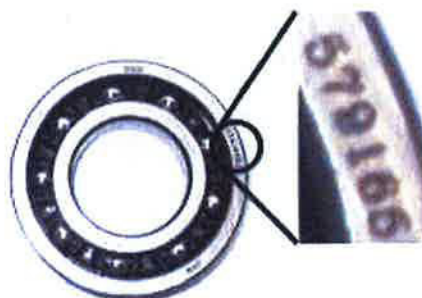
9.1 La bielle doit être marquée du numéro « 213 », « 365 », « 367 » ou « 362 ».



9.2 Course : 54,5 mm +/- 0,1mm.

9.3 La surface de la bielle 213, 365 ou 367 n'est pas usinée (recouverte de cuivre). La bielle 362 n'est pas recouverte de cuivre mais de couleur grise. La rectification ou le polissage de la surface de la bielle n'est pas autorisé.

9.4 Les roulements de vilebrequin FAG 6206 sont les seuls autorisés. Ils doivent être marqués 579165BA ou Z-579165.11.KL.

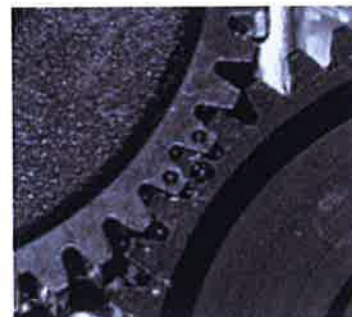


BALANCIER D'EQUILIBRAGE

10.1 Le pignon d'entraînement doit être placé sur le vilebrequin.

10.2 Le balancier d'équilibrage doit être placé sur l'arbre primaire et doit être aligné avec le pignon d'entraînement conformément au manuel d'entretien.

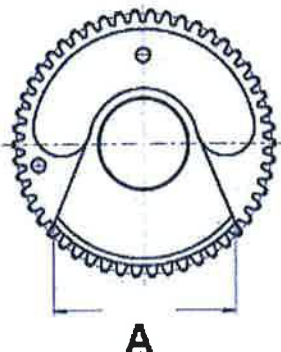
10.3 La surface du balancier d'équilibrage ne doit présenter aucun polissage.



BALANCIER D'EQUILIBRAGE (suite)

10.4

Nouvelle version



10.5

La cote A (partie la plus large du poids du balancier) doit être de 53mm (tolérance+/- 0,5) ou de 57mm (tolérance+/- 0,5).

10.6

Le poids minimum du balancier d'équilibrage, roulement inclus, ne doit pas être inférieur à 240 grammes (nouvelle version uniquement).

BOITE DE VITESSES

11.1

Arbre primaire de 19 dents pour la 1^{ère} vitesse et de 24 dents pour la 2^{nde} vitesse

11.2

Le pignon de boîte pour la 1^{ère} vitesse doit être de 81 dents

11.3

Le pignon de boîte pour la 2^{nde} vitesse doit être de 77 dents

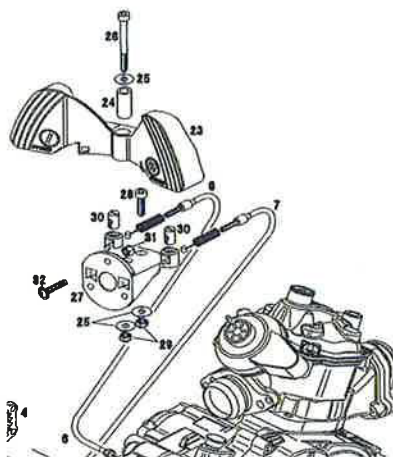
11.4

Les 2 vitesses doivent être actionnées par l'une des 2 versions de levier disponibles située sous le volant via les 2 tringleries (versions d'origine).

11.5

Pour la version « levier plastique », le moyeu (27) doit rester d'origine. Des cales permettant d'ajuster le positionnement des leviers de vitesse par rapport au moyeu peuvent être utilisées (uniquement pour le levier plastique).
Pour le levier « version acier », l'ensemble doit rester d'origine et aucun élément ne doit être ajouté.

Version « levier plastique » :



BOITE DE VITESSES (suite)

Version « levier acier »

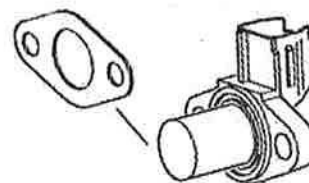


CARTER

- 12.1 Doit être conforme à l'origine. Aucune opération de rectification ou de polissage n'est autorisée dans les 2 passages de transferts principaux. Les carters avec ou sans revêtement noir sont autorisés.

UNITE D'ALLUMAGE

- 13.1 Allumage digital à batterie, à avance variable. Aucun réglage n'est nécessaire ni autorisé.
Lors d'une course, les officiels peuvent demander à tout moment à un pilote d'échanger sa bobine ou boîtier d'allumage par un autre, fournie par l'organisation de la course.
- 13.2 Bougie : DENSO Iridium IW 24 ou 27 ou 29 ou 31 ou 34 / NGK GR9DI
La bougie DENSO est autorisée jusqu'au 31.12.2017.
- 13.3 Deux modèles de capuchons de bougie sont autorisés. Un de couleur noir marqué "NGK TB05EMA" et un de couleur rouge marqué "NGK".
- 13.4 Le capteur d'allumage doit être marqué du N°029600-0710 suivi d'un second code qui évolue en fonction des productions.
Une bille en acier (diamètre 3 à 5 mm) placée sur le capteur (voir photo de gauche) doit rester au centre de cette surface.



Monter le joint (Rotax PMFR362.104) entre le capteur d'allumage et le joint caoutchouc est autorisé. Un maximum de 2 joints est autorisé (en plus du joint caoutchouc).

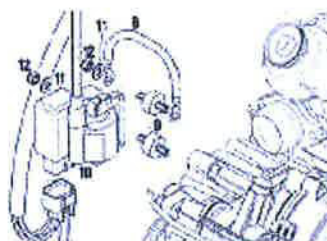
- 13.5 Deux versions de système d'allumage sont autorisées.

Version 1 système Denso :

- 13.6 La bobine d'allumage porte l'inscription suivante à côté de la prise du câble de haute tension : 129 000 et DENSO.

UNITE D'ALLUMAGE (suite)

- 13.7 La bobine doit avoir 4 ou 6 broches sur le connecteur.
La connexion de la bobine doit être de couleur blanche ou grise.
- 13.8 La longueur du fil haute tension reliant la bobine au capuchon de bougie doit être de 210 mm minimum (partie visible du fil).
- 13.9 Fixer une deuxième tresse de masse d'origine est autorisé.
- 13.10 La bobine d'allumage doit être fixée au moyen de 2 silent-blocs d'origines sur le carter moteur.
- 13.11 Monter la bobine avec le support spécifique, sur le carter de d'embrayage est autorisé.



Version 2 système Dellorto :

- 13.12 Bobine d'allumage et boîtier électronique séparés.
- 13.13 Le système d'allumage doit être assemblé avec ces différents composants.
2 supports sont autorisés (Voir ci dessous).



UNITE D'ALLUMAGE (suite)

- 13.14 La bobine d'allumage (voir photos) est dotée de 2 autocollants marqués "BRP 666820" et "NIG 0105".
Si un ou les deux autocollants ont disparu, la bobine est toujours autorisée. Cette bobine est dotée d'une sortie à deux bornes.



- 13.15 La longueur du fil haute tension reliant la bobine au capuchon de bougie doit être de 210 mm minimum (partie visible du fil).

- 13.16 Le boîtier électronique (Ebox) est doté d'un autocollant marqué 666816 et est toujours autorisé si l'autocollant a disparu.

- 13.17 Le boîtier électronique pourra être contrôlé à l'aide du testeur Rotax ref 276 230, version du logiciel 2V00, selon la procédure :

Débrancher la connexion du boîtier électronique.
 Connecter le testeur sur le boîtier électronique.
 Connecter le fil d'alimentation du testeur au connecteur de charge batterie du faisceau électrique.
 Appuyer sur le bouton "✓" pour lancer le test.
 Le testeur détecte automatiquement le type de boîtier et commence le contrôle du système d'allumage et de la valve à gestion électronique.

Le testeur doit indiquer le résultat suivant :

① 666816MAXDD2

② !! Test OK !!

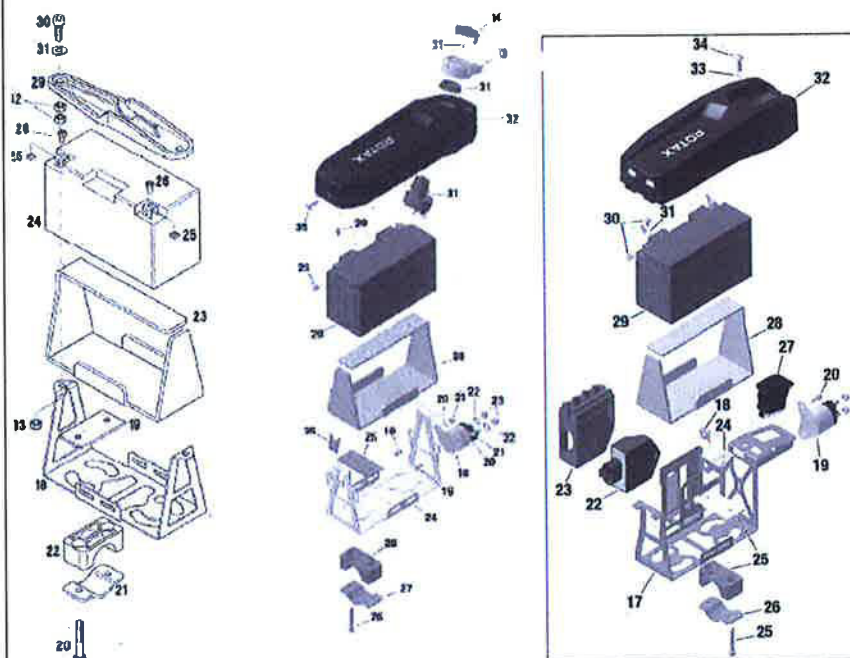


UNITE D'ALLUMAGE (suite)

13.18

Seule la batterie d'origine doit être utilisée.
YUASA YT7B-BS (avec ou sans logo Rotax) ou ROTAX RX7-12B ou RX7-12L (type lithium).

La batterie doit être montée avec l'ensemble des pièces illustrées ci-dessous à gauche du siège. Les deux versions ci-dessous sont autorisées.



CARBURATEUR

- 14.1 Carburateur DELL'ORTO d'origine.
- 14.2 L'inscription « VHSB 34 » est moulée sur le boîtier du carburateur.
- 14.3 L'inscription « QD » « QS » ou « XS » est gravée sur le corps du carburateur.
- 14.4 Le revêtement de l'admission du carburateur doit rester d'origine (brut de fonderie).
- 14.5 Deux modèles de bouchon de cuve de carburateur sont autorisés :
1 modèle en acier (empreinte de serrage hexagonale)
1 modèle en aluminium (équipé d'une molette de serrage) marqué Rotax
- 14.6 La durite des mises à l'air de cuve de carburateur doit être en place et connectée. Longueur minimum de cette durite : 155mm. Le trou de mise à l'air de cette durite doit être orienté vers le haut et vers l'arrière du carburateur.
- 14.7 Le réglage des vis de carburateur et le réglage de la hauteur d'aiguille est libre. Toutefois l'adjonction de rondelles sur les vis de réglage est interdite.
- 14.8 La taille du gicleur principal est libre. Une fourchette de gicleurs peut être imposée lors d'une compétition suivant un règlement particulier.
- 14.8.1 Tous les gicleurs doivent être montés et serrés correctement.
- 14.9 Le puits de pointeau doit être un 150.
- 14.10 Le gicleur de starter doit porter la mention 60.
- Règlement spécifique pour les carburateurs « QS » et « QD » :
- 14.11 Le boisseau du carburateur doit être un modèle « 40 » (marqué 40 dans la fonderie).
- 14.12 L'aiguille de carburateur doit être marquée K98. La hauteur de l'aiguille peut être ajustée en utilisant les crans d'origines.
- 14.13 Les flotteurs doivent être marqués « gr 3.6 ».
- 14.14 Le puits d'aiguille doit être marqué « FN 266 »
Longueur total : 54,00 +/- 0,3mm



CARBURATEUR (suite)

14.15

Longueur de la section basse : 11,50 +/- 0,2mm



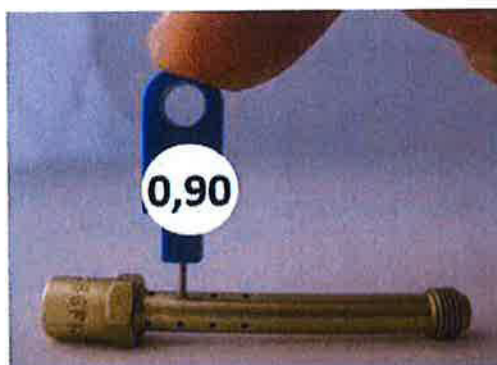
14.16

Diamètre intérieur : 2,60 +/- 0,15mm
=> Mesuré à 2mm de l'extrémité



14.17

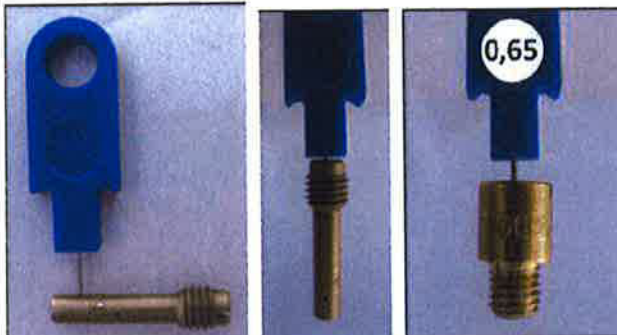
Une jauge de 0,90mm ne doit pas pouvoir entrer dans les 16 trous transversaux.



CARBURATEUR (suite)

14.18

Le gicleur de ralenti doit porter la mention 60. Le gicleur d'émulsion doit porter la mention 60. Une pigne de 0.65mm ne doit pas pouvoir entrer dans les trous (voir photos ci-dessous).



14.19

Insert de carburateur 8.5 (voir illustration).



Contrôle insert de carburateur :

Une jauge de contrôle de 0,60mm ne doit pas entrer dans le trou oblique.



Une jauge de contrôle de 0,90mm ne doit pas entrer dans le trou vertical.



CARBURATEUR (suite)

Règlement spécifique pour le carburateur « XS » :

- 14.20 Le boisseau du carburateur doit être un modèle « 45 » (marqué 45 dans la fonderie).
- 14.21 L'aiguille de carburateur doit être marquée « K57 ». La hauteur de l'aiguille peut être ajustée en utilisant les crans d'origines.
- 14.22 Les flotteurs doivent être marqués « gr 4,0 ».
- 14.23 Le gicleur de ralenti doit porter la mention « 60 ».
La pige de 0.65mm ne doit pas entrer dans le trou.



- 14.24 Le gicleur d'émulsion doit porter la mention « 45 ».
La pige de 0.50mm ne doit pas entrer dans le trou.



- 14.25 Le puits d'aiguille doit être marqué « DP 267 »
Longueur total du puit : 51,0 +/- 0,5 mm.



CARBURATEUR (suite)

Longueur de la section basse : 33.0 +/- 0,45 mm.



Diamètre de l'extrémité du puits d'aiguille : 2.67 +/- 0.10mm



14.26 Insert de carburateur « 12.5 » (voir illustration).



CARBURATEUR (suite)

Une jauge de contrôle de 0,60mm ne doit pas entrer dans le trou oblique.



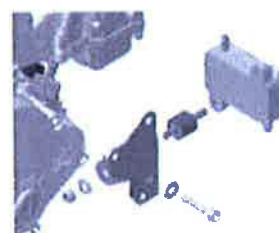
Une jauge de contrôle de 1.30mm ne doit pas entrer dans le trou vertical.



POMPE A ESSENCE

15.1

Pompe à diaphragme MIKUNI d'origine (voir photo). Emplacement d'origine placé sur le support d'origine (comme illustré) ou sur le châssis avec les 2 silentblocs.



FILTRE A ESSENCE

- 16.1 Seul le filtre à essence d'origine (réf. PMFR 393.004) est autorisé entre le réservoir et la pompe à essence. Il existe 2 modèles de filtres à essence :

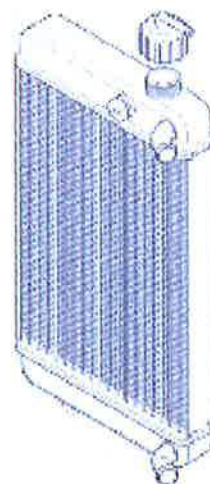


Aucune pièce additionnelle excepté la pompe à essence, la durite et le filtre à essence ne peut être montée entre le réservoir et le carburateur.

RADIATEUR

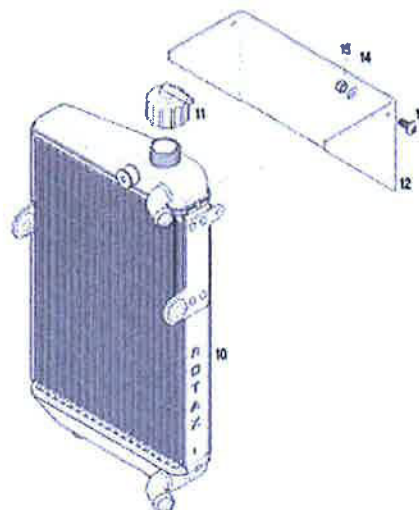
- 17.1 Radiateur aluminium d'origine tel que montré dans les illustrations ci-dessous (Version 1 ou Version 2).
- 17.2 Le nom ROTAX est gravé sur le haut du radiateur
- 17.3 Version 1 : Surface de radiateur : hauteur = 284 mm, largeur = 202 mm.
Version 2 : Surface de radiateur : hauteur = 290 mm, largeur = 196 mm
- 17.4 Version 1 : Epaisseur du radiateur = 32 mm.
Version 2 : Epaisseur du radiateur = 34 mm
- 17.5 Emplacement du radiateur sur le côté gauche du kart à côté du siège.
- 17.6 Le point le plus haut du radiateur (y compris le bouchon) ne doit pas être supérieur à 400 mm au dessus du tube principal du châssis.
- 17.7 Aucun système additionnel de refroidissement n'est autorisé. Seul du scotch appliqué sur le radiateur (et le volet plastique sur le radiateur version 2) sont autorisés pour contrôler le flux d'air. Tout autre moyen de contrôle de ce flux d'air est interdit. Sur la version 2, enlever le volet est autorisé.
- 17.8 Le calorstat n'est pas obligatoire sur le couvre culasse.

Version 1.



RADIATEUR (suite)

Version 2.



LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

- 18.1 Le liquide de refroidissement étant interdit, seul l'eau sans aucun additif doit être utilisée.

EMBRAYAGE

- 19.1 Embrayage à bain d'huile, régime maximum d'enclenchement à 4000tr/mn. Le kart (sans le pilote) doit commencer à avancer avec un régime moteur de 4000 tours maximum.
Les 2 moyeux d'embrayage illustrés ci-dessous (repère 6) sont autorisés.
La première version du moyeu d'embrayage peut être soit de couleur noire mat ou acier.



- 19.2 Le système d'embrayage doit respecter les spécifications suivantes :

- 19.3 Hauteur du moyeu d'embrayage.



Minimum : 14.45 mm

EMBRAYAGE (suite)

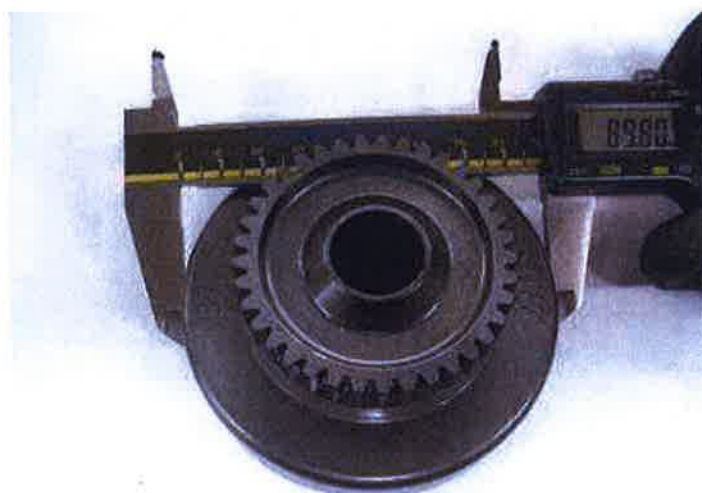
19.4 Epaisseur du diamètre intérieur/extérieur du moyeu d'embrayage



La mesure doit être faite sur les 3 patins d'embrayage, 5 à 10 mm de l'extrémité de chaque patin (les 3 patins doivent être complètement fermés pour la mesure – pas d'ouverture).

Aucune mesure ne peut être en dessous de 24,10 mm.

19.5 Diamètre extérieur de la cloche d'embrayage.

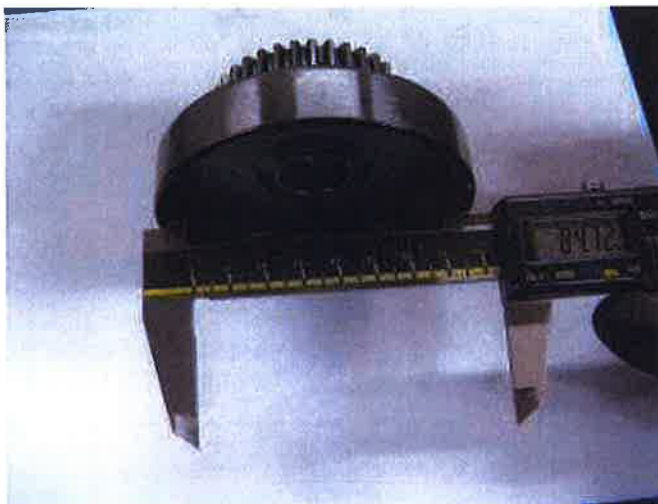


19.6 Le diamètre doit être mesuré avec un pied à coulisse positionné en appui sur la cloche (et non à la verticale de la cloche).

Diamètre minimum : 89,50 mm.

EMBRAYAGE (suite)

19.7 Diamètre intérieur de la cloche d'embrayage.



Le diamètre intérieur doit être mesuré avec un pied à coulisse. La mesure doit être faite au milieu de la cloche d'embrayage (sur la surface de frottement de la cloche).

Diamètre maximum : 84,90 mm.

19.8 Hauteur de l'ensemble pignon / cloche d'embrayage

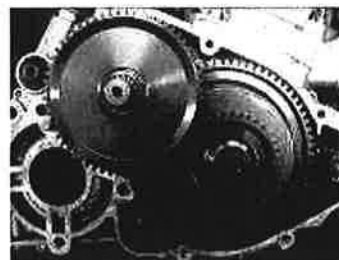


19.9 Hauteur minimum : 39,50 mm.

PIGNON DE RAPPORT PRIMAIRE

20.1 Pignons d'origine qui doivent conserver les couplages suivants :

32 > 65
33 > 64
34 > 63
35 > 62
36 > 61
37 > 60
38 > 59



20.2 L'organisateur de la Coupe de Marque ROTAX se réserve la possibilité de définir un rapport de transmission unique. Dans ce cadre, le rapport sera indiqué dans le règlement particulier de l'épreuve.

BOITE A AIR

21.1 La boîte à air doit comporter obligatoirement le filtre à air intégré et lavable.

21.2 La boîte à air est marquée du numéro 225012 (4 clips) ou 225013 (5 clips).

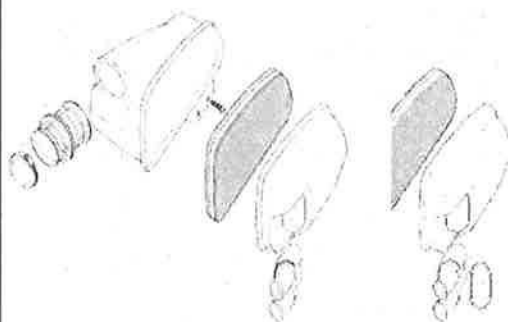
21.3 Le couvercle de boîte à air est marqué du numéro 225022 (4 clips) ou 225023 (5 clips). Pas de joint torique (repère 6) avec le couvercle 225023.

21.4 2 versions de filtre à air sont autorisées. Version 1 avec grille acier intégrée et version 2 avec grille plastique séparée.

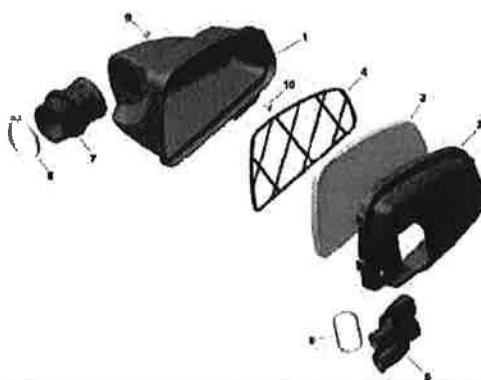
21.5 Le filtre à air doit être placé entre la boîte à air et le couvercle de boîte à air. Deux versions de filtres, d'origines, sont autorisées (grille plastique ou grille acier).

21.6 Sécuriser le couvercle de boîte à air avec du scotch est autorisé.

Version 1



Version 2

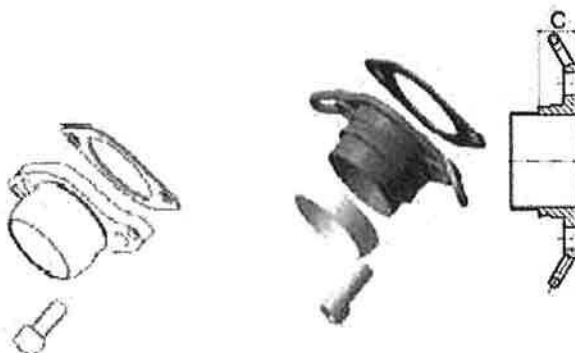


SYSTEME D'ÉCHAPPEMENT

22.1 Deux versions de brides d'échappement sont autorisées.

Version 1.

Version 2



Sur la version 2, la cote "C" doit être d'au moins 15.5 mm.

22.2 L'échappement doit être d'origine et ne peut être modifié, à l'exception du remplacement de la fibre d'absorption de silencieux. L'utilisation de vis et d'écrous à la place des rivets pour maintenir la fermeture du pot d'échappement est autorisée.

22.3 Le pot d'échappement et le silencieux doivent être conformes à l'origine. Les 3 versions illustrées ci-dessous sont autorisées (version silencieux soudé ou version silencieux fixé par des ressorts).

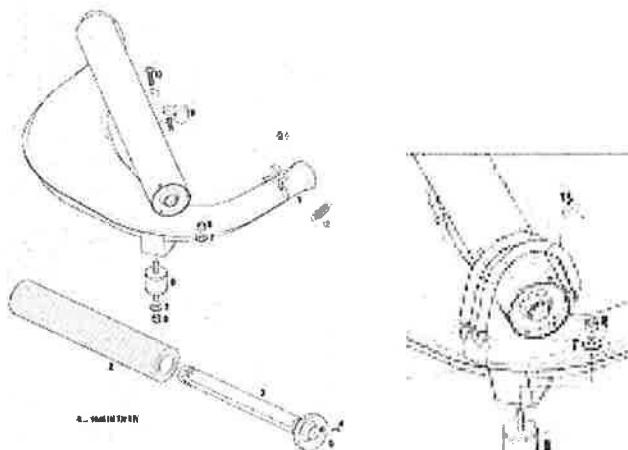
22.4 Seul l'isolant fourni par ROTAX est autorisé. Une seule laine d'isolation est autorisée.

22.5 Le perçage et le soudage d'un écrou/vis nécessaire à l'installation d'une sonde de température sur l'échappement est autorisé et doit être effectué de 50 à 80 mm de la collerette du pot d'échappement.

22.6 Il est autorisé d'utiliser 4 ressorts d'origine ROTAX maximum pour fixer le pot d'échappement à la rotule. Aucun autre système n'est autorisé.

22.7 Version 1 et 2.

Silencieux soudé avec ou sans ressort de maintiens.
Sortie (tube de fuite) droite.



22.8 Diamètre du trou de l'embout de silencieux : 19,6 mm
+/- 0,2 mm (version 1 et 2 uniquement)

SYSTEME D'ECHAPPEMENT

22.9

Version 2.

Silencieux démontable fixé par des ressorts. Sortie (tube de fuite) à 90°.



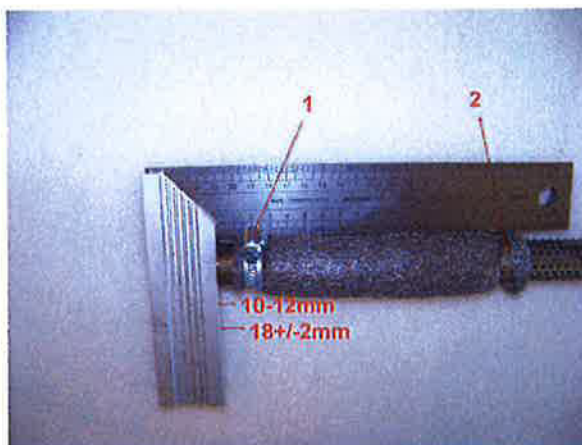
22.10

Sur la version avec silencieux démontable la sortie à 90° ne doit pas être orientée vers un composant du châssis.

Ajouter un troisième ressort de fixation d'origine à la jonction du silencieux et de l'échappement est autorisé.

22.11

En plus de la laine d'isolation standard, une laine d'acier spécifique aux dimensions extérieures 165 + 10mm peut être installée sous la laine d'isolation standard au début du tube perforé (Voir illustration ci-dessous).



22.12

Le collier N°1 doit être fixé à une distance de 18mm +/-2mm (mesure depuis l'extrémité du tube).
 Le collier N°2 doit être fixé à l'autre extrémité de la laine d'acier.
 Les deux colliers sont obligatoires.
 Une cote de 10-12mm (depuis l'extrémité du tube jusqu'à la laine d'acier) est donnée pour l'assemblage seulement.

22.13

Seuls les isolants fournis par ROTAX sont autorisés. Une seule laine d'isolation standard est autorisée en plus de la laine d'acier spécifique.

22.14

Un échappement non peint n'est pas autorisé.

RAIDISSEUR DE SIEGE	23	Côté moteur ,1 seul raidisseur de siège est autorisé. L'extrémité du raidisseur doit être fixée, sur le moteur, sur le trou fileté prévu à cet effet (Voir illustration ci-dessous). Il peut être fixé à droite ou à gauche du trou fileté. 
EMISSIONS SONORES	24	Les matériaux d'isolation sonore doivent être remplacés par des pièces détachées d'origine ROTAX. Procédure de mesure du bruit : Selon article du RSN FFSA 2017.