

KART FORMULA SPORT 100 (KFS Jeune & KFS 100)

Règlement technique 2015

Généralités

Préparation interdite. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée.

Article 1 – Châssis

Châssis SPORT, FF, KFS 100, KFS 125, KFS 100 2012, KFS 100 2015.

Le cadre, les fusées, l'arbre, les supports paliers s'ils sont en aluminium, le frein s'il est de la version 4 pistons, les jantes, l'arbre et les moyeux arrières sont marqués.

Toutes les pièces du Châssis doivent être d'origine, à l'exception des accessoires suivants : siège, volant, visserie, porte-couronne, rotules, roulements, moyeux de volant, bague de pivot et de voie.

La fixation du spoiler peut être CIK ou vissée (voir Article 4.1 du Règlement Technique F.F.S.A.).

Les anciens Châssis FORMULE France 1998 et 1999 (arbre de 30 mm) doivent être en conformité avec le marquage.

Carrosserie (carénage avant, caissons latéraux, panneau frontal). Sont autorisées :

- 1/ Carrosserie CIK 02.
- 2/ Carrosserie KG UNICO avec supports caissons latéraux spécifiques marqués.
- 3/ Carrosserie KG STILO EVO avec supports caissons latéraux spécifiques marqués.
- 4/ Carrosserie KG SK FP7 avec supports caissons latéraux spécifiques marqués.

Carrosserie (protection de roue arrière) : obligatoire, modèle étroit marqué KFS, avec supports spécifiques marqués.

Kit de sécurité d'axe de levier de frein obligatoire.

Article 2 – Pneus

VEGA KFH

Dim. av. : 10 x 4,60-5

Dim. ar. : 11 x 7,10-5.

Article 3 – Porte-numéro

Idem dispositions générales.

Article 4 – Moteur

Moteur « KFS 100 (ex-FORMULE FFSA 2001) » exclusivement d'origine. Ce moteur doit rester conforme à sa fiche déposée à la F.F.S.A. et à la nomenclature des pièces d'origine déposée à la F.F.S.A.

En particulier :

Marquage du carter, de la culasse, et du cylindre obligatoire.

Numérotation française sur le carter droit.

Plaque d'identification obligatoire, avec marquage et numérotation française.

Méthode de mesure du volume de chambre de combustion : suivant « Méthode B avec Plug Insert » du Règlement Technique.

Alésage maximum conforme à la fiche Moteur déposée à la F.F.S.A.

Piston d'origine IAME à 2 segments, avec les 2 segments présents.

Méthode de mesure des diagrammes : voir section « 2 – Mesures et contrôles du Règlement Technique ».

Toutes les pièces doivent être d'origine, roulement à contact oblique interdit, marque des roulements et bague étanche libre.

Un seul joint d'embase autorisé d'épaisseur nominale 0,4 mm ou 0,2 mm.

Article 5 – Carburateur

Carburateur TILLOTSON HL 304 E ou F, brut de fonderie, diamètre maxi du venturi 22,7 mm, avec prise de dépression d'un diamètre intérieur maximum de 3 mm toutes cotes et pièces d'origine, à l'exception de ce qui suit.

Les joints d'admission adaptables sont autorisés, sous réserve qu'ils soient en tous points conformes à ceux d'origine (dimensions, forme, matière).

Silencieux d'aspiration : type FREE LINE AL 22 PS ou RR K560-22.

L'adaptateur entre carburateur et silencieux d'aspiration sera d'origine.

L'entretoise thermique (épaisseur 5 mm +/- 0,5), ainsi que les deux joints d'admission sont obligatoires.

Filtre à air marqué IAME obligatoire, à l'exception de tout autre modèle.
Brasure de l'axe de carburateur autorisé en bout d'axe et de levier de commande.
Rondelle sur la vis de bas régime autorisée.

Article 6 – Echappement

Pot marqué. Strictement conforme à la fiche du Moteur, doit être utilisé sans aucune modification. Le flexible de l'échappement peut être remplacé par un tube rigide. L'adac n'est pas obligatoire.
Silencieux additionnel marqué KFS obligatoire.
Le joint d'échappement est libre.

Article 7 – Allumage

Origine. **Deux modèles : SELETTRA Power-pack (2000) et SELETTRA Digital K (2008)**, aucune modification permise, doit être utilisé conforme à ses caractéristiques d'origine, à la fiche du Moteur et au catalogue des pièces d'origine déposés à la F.F.S.A.

En particulier :

- clavette de rotor non modifiée obligatoire,
- boîtier électronique, alternateur : aucune modification permise.

Batterie : gel ou acide de l'un des 4 modèles suivants :

- FIAMM FG20722 (12 V ; 7,2 AH)
- FIAMM 12FGH36 (12 V ; 9 AH)
- YUASA : YT7B-BS
- Lithium Ion Polymère KFS réf LH-1629

Bougie : marque NGK modèle BR10EG, montée avec son joint d'étanchéité d'origine en toute circonstance.

Article 8 – Transmission

Par chaîne.

Il est autorisé de pratiquer une ouverture dans le couvercle côté embrayage par fraisage, dans le respect du dessin joint à la fiche du Moteur.

Embrayage : toutes les pièces doivent être conformes à la fiche Moteur.

Le groupe d'embrayage doit être d'origine « IAME », sans aucune retouche, conforme en tous points à la fiche (aucune modification tolérée), composé uniquement et obligatoirement de tous les éléments originaux (marquage « IAME », dimensions et tolérances suivant fiche technique), à l'exception du pignon.

Article 9 – Matériaux

Sous quelque forme que ce soit le titane, le magnésium et la céramique, même en revêtement, sont interdits sur toutes les pièces (Châssis, Moteur, embrayage, roulements, etc ...).

Article 10 – Poids

KFS 100 JEUNE → Kart complet plus pilote en tenue : **148 kg minimum**.

KFS 100 → Kart complet plus pilote en tenue : **160 kg minimum**.

Notes :

Tout pilote KFS 100 JEUNE qui en ferait la demande pourra concourir en KFS 100, en respectant le poids KFS 100.

Tout pilote KFS 100 qui en ferait la demande pourra concourir en KFS 100 JEUNE, en respectant le poids KFS 100 JEUNE.

Article 11 – Précision

Sauf éléments contraires dans le présent règlement, toutes les dispositions générales sont applicables.

Les spécifications du règlement du KFS 100, en ce qui concerne les pièces d'origine et les marquages, sont explicitées dans le document « KFS 100 2015 : pièces d'origine et marquage ».