



iame
series
BENELUX

iame
BELGIUM®





Règlement technique 2025

IAME SERIES BENELUX 2025

Le règlement technique de la série a été approuvé par le Royal Automobile Club de Belgique le 01/04/2025 avec le numéro de visa T01-ISBNL/B25

1. Prescriptions Générales	4
1.1 Dispositions	4
1.2 Equipement pilotes	6
1.3 Texte applicable.....	6
1.4 Préservation des données	6
1.5 Carburant & Lubrifiant	6
1.6 Pneus	7
1.6.1 Applications communes	7
1.6.2 Disposition particulière	7
1.6.3 Applications spécifiques	8
1.6.3.1 X30 MINI-ROOKIE	8
1.6.3.2 X30 MINI	9
1.6.3.3 X30 JUNIOR	11
1.6.3.4 X30 SENIOR	13
1.6.4.5 X30 SENIOR CUP, MASTER, GENTLEMAN	15
1.6.5.6 KA-100 (145), KA-100(155)	17
2. PRESCRIPTIONS PAR CATEGORIES	19
2.1 X30 Mini Rookie & X30 Mini	19
2.1.1 Moteur, accessoires et équipements	19
2.1.2 Roulements et bagues d'étanchéité (joints spis)	21
2.1.3 Carburateur et accessories	21
2.1.4 Batteries	22
2.1.5 Châssis, accessoires et équipements	22
2.2 X30 Junior	24
2.2.1 Moteur, accessoires et équipements	24
2.2.2 Roulements et bagues d'étanchéité (joints spis)	27
2.2.3 Carburateur et accessoires, silencieux d'aspiration et protection pluie	27
2.2.4 Batteries	28
2.2.5 Châssis, accessoires et équipements	28
2.3 X30 Senior, X30 Senior Cup, X30 Master, X30 Gentleman	30
2.3.1 Moteur, accessoires et équipements	30
2.3.2 Roulements et bagues d'étanchéité (joints spis)	32
2.3.3 Carburateur et accessoires, silencieux d'aspiration et protection pluie	33
2.3.4 Batteries	34
2.3.5 Châssis, accessoires et équipements	34
2.4 KA-100	35



2.4.1 Moteur, accessories and equipment	35
2.4.2 Roulements et bagues d'étanchéité (joints spis)	37
2.4.3 Carburateur et accessoires, silencieux d'aspiration et protection pluie	37
2.4.4 Batteries	38
2.4.5 Châssis, accessoires et équipements	38



1. PRESCRIPTIONS GENERALES

1.1 Dispositions

Toute modification ou adjonction sur le moteur et/ou ses accessoires est interdite, si elle n'est pas expressément autorisée.

Par modification, IAME entend toutes les opérations susceptibles de changer l'aspect initial et les côtes d'une pièce d'origine. Interdiction absolue de transformer la configuration interne du moteur d'origine par polissage, retrait ou ajout de matière.

Toute modification et/ou montage ayant pour conséquence de fausser une valeur et/ou son contrôle sont interdits.

Les pilotes et concurrents sont responsables de la conformité de leur matériel.

Les tolérances d'usinage, d'assemblage et de réglages indiqués sur les fiches constructeurs, fiches d'homologation ou fiches techniques, se réfèrent exclusivement aux tolérances de fabrication. Toutefois, il est absolument interdit d'effectuer une quelconque intervention sur le moteur et/ou ses accessoires, même si les caractéristiques dimensionnelles rentrent dans les limites prescrites par les tolérances.

Les fiches d'homologation, fiches constructeur et fiches techniques en vigueur sont listées dans le document technique de référence IAME Séries BENELUX DR 2025 à l'indice en vigueur. Elles font partie intégrante du présent règlement technique et de ses annexes

Pour tout point ne figurant pas dans le présent règlement Technique et ses annexes, le règlement technique et les annexes FIA Karting en vigueur seront appliqués.

Les contrôles de conformité sont effectués par l'équipe de contrôle technique IAME SERIES BENELUX en collaboration avec l'équipe des contrôleurs techniques de la Fédération. C'est cette dernière, et elle seule, qui rédige les constats de non-conformité éventuels.

Le promoteur de la IAME SERIES BENELUX peut participer aux contrôles techniques et a accès aux données relevées sans que celles-ci ne puissent être communiquées à des tiers (hormis à la Fédération et/ou à IAME S.p.a.S.U)

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

- Le présent règlement Technique et ses annexes
- Les fiches d'homologation, fiches constructeur ou fiches techniques
- La comparaison avec un élément de référence
- Le Règlement Technique FIA Karting et ses annexes



En cas de controverse, lors d'un contrôle technique, les pièces faisant l'objet de contestation peuvent être retenues et mises sous scellé pour être expédiées par l'organisation à IAME S.p.a.S.U qui procédera à une expertise en usine.

L'expertise de la " IAME " prévaut sur toutes contestations des éléments cités ci-dessus.

La décision finale sera prise par la Commission Sportive suite aux rapports d'expertise reçus.

Les moteurs doivent obligatoirement arborer les numéros de série gravés par l'usine IAME S.p.a.S.U, sauf dérogation autorisée par IAME-Belgium (exemple: changement des carters).

Pour les catégories Mini-Rookie & Mini, KA100, X30 Junior / Senior / Senior cup / Master / Gentleman, seuls les cylindres avec marquage d'origine "**IAME**" sur les portées d'étanchéité et avec un axe de rétention de chemise sont **autorisés**.

Ces moteurs doivent être accompagnés d'un passeport rempli et authentifié conformément à **l'Annexe N°7 du règlement Technique (Règle d'utilisation des moteurs)**

1 moteur "Course" et 1 moteur "Réserve" sont autorisés par épreuve.

Les moteurs doivent obligatoirement être scellés par un plomb IAME numéroté délivré par "IAME-Belgium "ou" IAME Netherlands " (IAME Séries RT Annexe N°04) à partir des essais qualificatifs et ce jusqu'à la fin de l'épreuve. En plombant un moteur, le revendeur agréé (ou le responsable du team dans le cas d'un pilote étranger) s'engage à ce que celui-ci soit parfaitement conforme.

POUR LES PILOTES DU BENELUX : les moteurs doivent être plombés par un point de service agréé (concessionnaire agréé) et accompagnés d'un PASSEPORT MOTEUR PERMANENT fourni par IAME-Belgique ou IAME-Netherlands. En plombant un moteur, le concessionnaire agréé s'engage à garantir sa parfaite conformité à la réglementation.

POUR LES PILOTES HORS BENELUX: les moteurs doivent être plombés par le team et accompagnés d'un PASSEPORT MOTEUR UNIQUE fourni par IAME-Belgique. En plombant un moteur, l'équipe/le chef d'équipe s'engage à garantir sa parfaite conformité à la réglementation.

Le passeport du moteur "course" est présenté lors de l'enregistrement matériel. Il est vérifié que les numéros de série et de scellé moteur sont indiqués sur le "passeport moteur" qui est conservé durant toute la durée de l'épreuve par le contrôle technique.

A partir des essais qualificatifs, le choix du moteur "Course" est définitif.

Quand même, En cas de casse moteur ou problèmes significatifs sur le groupe moteur, le pilote souhaitant utiliser son moteur "Réserve" doit présenter le moteur endommagé au contrôle



technique pour déclarer qu'il n'est plus en état de fonctionnement (casse moteur ou problèmes significatifs sur le groupe moteur)

Le délégué technique RACB est le seul à pouvoir autoriser l'utilisation du moteur de réserve.

Sur accord de ce dernier, le moteur de Réserve est enregistré et le passeport est conservé au contrôle technique.

Le moteur remplacé est conservé par le contrôle Technique jusqu'à la fin du meeting.
Il peut être contrôlé en présence du revendeur concerné.

A partir des essais qualificatifs, tout déplombage d'un moteur en l'absence d'un commissaire technique est interdit et fera l'objet d'un constat de non-conformité.

IMPORTANT :

En cas de non-conformité de la partie scellée du moteur,

La Commission Sportive prendra les décisions pouvant aller jusqu'à la disqualification du pilote concerné pour le meeting.

La responsabilité du revendeur ou du team effectuant les entretiens sera engagée.
Il pourra voir son agrément suspendu après analyse de la gravité des faits reprochés.

1.2 Equipement pilotes

Tous les pilotes doivent porter un équipement au normes FIA KARTING en cours de validité.

- Un casque avec une protection efficace et incassable pour les yeux.
Les Normes reconnues pour les casques "karting" sont disponibles dans l'Annexe N°3 du Règlement Technique IAME Séries BENELUX
- Une combinaison homologuée FIA KARTING en cours de validité
Annexe N°6 du Règlement Technique IAME Séries BENELUX
- Une paire de gants couvrant totalement les mains (Homologation FIA recommandée mais pas obligatoire)
- Des chaussures montantes couvrant les chevilles (Homologation FIA recommandée mais pas obligatoire)
- Le protège-côtes est obligatoire dans toutes les catégories. (Homologation FIA recommandée mais pas obligatoire)
- Une protection de cou est obligatoire dans les catégories Mini-Rookie et Mini.



1.3 Texte applicable

En cas de divergences d'interprétation du règlement, seul le texte français fera foi

1.4 Préservation des données

Toute utilisation d'un dispositif quel qu'il soit d'enregistrement de données sur tablette, ordinateur, téléphone, etc.... ainsi que toute prise de photos ou enregistrement de vidéos sont strictement interdits dans le parc assistance départ, parc assistance arrivée et parc fermé.

L'organisateur / le promoteur est autorisé à le faire.

1.5 Carburant & Lubrifiant

Le carburant de distribution courante Essence E5 (SP 98), Norme EN 228 provenant de la station-service imposée lors de chaque épreuve, sans aucun additif ajouté autre que l'huile pour la lubrification du moteur, est le seul autorisé.

L'organisation désignera et communiquera la station-service imposée (IAME Séries RT annexe N°02) ou sera prélevé l'échantillon de référence et ce à des fins de contrôles par comparaison du mélange utilisé avec le mélange de référence (IAME Séries RT annexe N°01)

Les seuls lubrifiants autorisés sont:

WLADOIL K2T

- *Catégories Mini-Rookie & Mini Concentration autorisée: 4 à 5 %*
- *Catégories X30 Concentration autorisée: 5 à 6 %*

MOTUL KART GP 2T

- *Catégories KA100 Concentration autorisée: 6 %*

Le pourcentage utilisé doit être précisément écrit sur le formulaire d'enregistrement matériel à rendre impérativement lors de cet enregistrement.

Tout dépassement des limites fixées par rapport à l'échantillon de mélange de référence fera l'objet d'un constat de non-conformité (IAME Séries RT annexe N°01)

L'appareil de contrôle utilisé est le « fuel tester » de marque DIGATRON.

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

Dans ce cas, le mélange est effectué, en parc Assistance départ, sous le contrôle d'un commissaire technique, par le pilote ou son mécanicien qui doit utiliser pour réaliser le mélange un bidon d'huile cacheté avec sa capsule d'origine.



1.6 Pneus

1.6.1 Applications communes

Seuls les pneus (Slicks et pluies) achetés chez un revendeur agréé "IAME-Belgium" ou chez le promoteur des "IAME Séries BENELUX" ou chez le promoteur "IAME Series BENELUX" sont autorisés.

1.6.2 Disposition particulière

Les pneus doivent être utilisés tels que livrés par le fournisseur.

Tout traitement ou manipulation pouvant modifier les caractéristiques des pneumatiques sont strictement interdits.

Tout système embarqué de prise et transmission de pression et température de pneus est strictement interdit dans toutes les catégories et ce, à partir du vendredi matin lors de chaque épreuve.

L'appareil de mesure "MiniRAELite" est utilisé pour vérifier que les pneus sont en conformité avec le règlement.

En cas de doutes sur un éventuel traitement des pneus, la commission sportive pourra mesurer la dureté « shores » des pneus concernés et procéder à des comparaisons avec des pneus du même lot que celui utilisé pour l'épreuve.

La mesure COV des pneus ne devra pas dépasser **5 ppm (valeur limite maximale)** en toutes circonstances.

Nota : La pollution des pneus, (Ex : Produit de montage inadapté, spray pour chaîne, Carburant, etc.) doit être évitée car elle peut entraîner le dépassement de la valeur limite.

Les pneus doivent être à température ambiante au moment de rentrer dans le parc fermé.

Si le contrôle révèle que les pneus ne sont pas en conformité avec le règlement, le pilote concerné ne sera pas autorisé à accéder à la Pré-grille et par conséquent ne participera pas à la partie correspondante de la compétition.

Les organisateurs de la IAME SERIES BENELUX se réservent le droit de procéder à la mise en parc fermé des pneus et ce sans préavis.

- Pneus slicks et/ou pluie
- Pour tous les pilotes OU pour les pilotes sélectionnés par les vérifications techniques

Tout conducteur constatant un défaut de pneu lors de la collecte et/ou du montage doit en informer immédiatement le responsable pneus.

Tout conducteur constatant une différence de circonférence de 15 mm ou plus, pour une même référence et un même type de pneu, lors de la collecte et/ou du montage, doit en informer immédiatement le responsable pneus. Il peut demander le remplacement du pneu.

Ces dispositions ne s'appliquent que sur les pneus enregistrés n'ayant pas encore été utilisés.



1.6.3 Applications spécifiques

1.6.3.1 X30 Mini-Rookie

Slick : Komet K1D-M

Pluie : INTERDIT

À partir des essais qualificatifs, les pneus de course scannés sont obligatoires pour les manches et la finale. Ils sont interdits pour les essais libres, les essais libres officiels et le warm-up.

Nombre de pneus (Par épreuve):

SLICKS

- o 2 pneus avant et 2 pneus arrière
- o 1 pneu de réserve (avant ou arrière)

Pneus slicks (« Course »)

- o Les pilotes doivent acheter un voucher auprès de leur revendeur.

Lors du retrait et du scan des pneus de course, le pilote doit remettre ce voucher. Il reçoit un jeu de pneus provenant du même lot que tous les autres pilotes.

Pneus slicks (« Réserve »)

- o Si un pilote a besoin d'un pneu slick de réserve, il doit acheter un voucher auprès de son revendeur.

Avec ce voucher, le pneu slick de réserve peut être retiré et scanné.

Ce pneu de réserve ne peut être distribué et enregistré qu'après les essais qualificatifs.

Pneus slicks (« Essais libres »)

- o À partir de la séance d'essais libres (officielle), les pneus peuvent être utilisés librement, conformément au règlement de la catégorie.
- o L'organisateur effectuera une vérification avant le début de chaque séance.

1.6.3.2 X30 Mini

Slick : Komet K1D-M

Pluie : Komet K1D-W

À partir de la séance des essais qualificatifs, les pneus de course scannés sont obligatoires pour les manches, la préfinale et la finale. Ils sont interdits pour les essais libres, les essais hors qualification et le warm-up.



Nombre de pneus (Par épreuve):

SLICKS

- o 2 pneus avant et 2 pneus arrière
- o 1 pneu de réserve (avant ou arrière)

WETS

- o 2 pneus avant et 2 pneus arrière
- o 2 pneus de réserve (1 avant et 1 arrière)

Pneus slicks (« Course »)

- o Les pilotes doivent acheter un voucher auprès de leur revendeur.

Lors du retrait et du scan des pneus de course, le pilote doit remettre ce voucher. Il reçoit un jeu de pneus du même lot que tous les autres pilotes.

Pneus slicks (« Réserve »)

- o Si un pilote a besoin d'un pneu slick de réserve, il doit acheter un voucher auprès de son revendeur.

Ce voucher permettra de retirer le pneu slick de réserve et de le scanner.

Ce pneu de réserve ne pourra être distribué et enregistré/scanné qu'après les essais qualificatifs.

Pneus slicks (« Essais libres »)

- o Pour les essais libres et les essais libres officiels, les pneus peuvent être utilisés librement, conformément au règlement de la catégorie.

o Ils seront vérifiés avant chaque départ.

Pour les essais officiels et le warm-up (si un warm-up est prévu), les pneus sont libres, conformément au règlement de la catégorie.

Pneus pluie course

Les pilotes doivent acheter un voucher auprès de leur revendeur.

Lors du retrait et du scan des pneus de course, le pilote doit remettre ce voucher. Il reçoit un jeu de pneus du même lot.



Les trains de pneus pluie non utilisés lors des précédentes épreuves « IAME Benelux Series 2025 » pourront être enregistrés/scannés à nouveau lors des épreuves suivantes de la série 2025.

Les pneus pluie doivent être enregistrés/scannés en même temps que les pneus slicks. Aucune exception ne sera admise.

À partir des essais qualificatifs, les pneus pluie scannés sont autorisés si la séance ou la course a été déclarée « PLUIE » par le directeur de course.

Pneus pluie (“Reserve”)

Pour les pneus de réserve pour la course pluie, les pilotes doivent acheter un voucher « pneu(x) de réserve pluie » à temps auprès de leur revendeur.

Ce voucher leur permet de retirer leur pneu de secours auprès de l'organisation, qui sera enregistré/scanné.

Ces pneus de réserve ne peuvent être distribués et enregistrés/scannés qu'après les essais qualificatifs. Ils ne peuvent être utilisés qu'après leur enregistrement/scannage.

Pneus pluie (“essais libres”)

Les pneus utilisés lors des essais libres et des essais libres officiels sont ceux prescrits pour la catégorie.

Ces pneus peuvent être fournis par les pilotes ou achetés auprès de leurs revendeurs respectifs.

Pour les essais officiels et le warm-up (si un warm-up est prévu), les pneus sont libres, de la même marque et du même type que ceux prescrits pour la catégorie.

1.6.3.3 X30 JUNIOR

Slick : Komet K3H

Pluie : Komet K3W

À partir des essais qualificatifs, les pneus de course scannés sont obligatoires pour les manches et la finale. Ils sont interdits pour les essais libres, les essais libres officiels et le warm-up.

Nombre de pneus: (par épreuve)

SLICKS

o 2 pneus avant et 2 pneus arrière

o 1 pneu de réserve (avant ou arrière)



WETS

- o 2 pneus avant et 2 pneus arrière
- o 2 pneus de réserve (1 avant / 1 arrière)

Pneus slicks (« Course »)

o Les pilotes doivent acheter un voucher auprès de leur revendeur.

Lors du retrait et du scan des pneus de course, le pilote doit remettre ce voucher. Il reçoit un jeu de pneus provenant du même lot que les autres pilotes.

Pneus slicks (« Réserve »)

Si les pilotes ont besoin d'un pneu slick de réserve, ils doivent acheter un voucher auprès de leur revendeur.

Avec ce voucher, le pneu slick de réserve peut être retiré et scanné.

Ce pneu de réserve ne peut être distribué et enregistré/scanné qu'après les essais qualificatifs.

Pneus slicks (« Essais libres »)

Pour les essais libres et les essais libres officiels, les pneus peuvent être utilisés librement, conformément au règlement de la catégorie. Ils seront vérifiés avant chaque départ. Pour les essais officiels et le warm-up (si un warm-up est prévu), les pneus sont libres, conformément au règlement de la catégorie.

Pneus pluie (“course”)

Les pilotes doivent acheter un voucher auprès de leur revendeur.

Lors du retrait et du scan des pneus de course, le pilote doit remettre ce voucher. Il reçoit un jeu de pneus du même lot.

Les pneus pluie doivent être enregistrés/scannés en même temps que les pneus slick. Aucune exception ne sera admise.

L'organisateur pourra prévoir un second créneau horaire, dans les horaires, le samedi matin, pendant les warm-ups, pour les pilotes n'ayant pas monté leurs pneus la veille.

Il sera impossible de monter des pneus de course en dehors des créneaux horaires indiqués dans les horaires. Aucune exception ne sera admise.

À partir des qualifications, les pneus pluie scannés sont autorisés si la séance a été déclarée « WET » par le directeur de course.



Pneus pluie (“reserve”)

Pour les pneus pluie de réserve, les pilotes doivent acheter un voucher « pneus pluie de réserve » à temps auprès de leur revendeur respectif.

Ce voucher leur permet de retirer les pneus de rechange auprès de l'organisation, qui seront enregistrés.

Ces pneus de réserve ne peuvent être distribués et enregistrés/scannés qu'après les essais qualificatifs. Ils ne peuvent être utilisés qu'après leur enregistrement/scannage.

Pneus pluie - Essais libres

Les pneus utilisés lors des essais libres et des essais libres officiels sont ceux prescrits pour la catégorie.

Ces pneus peuvent être fournis par les pilotes ou achetés auprès de leurs revendeurs respectifs.

Pour les essais officiels et le warm-up (si un warm-up est prévu), les pneus sont libres, de la même marque et du même type que ceux prescrits pour la catégorie.

Pour le warm-up, l'utilisation de pneus pluie est autorisée si la séance a été déclarée « WET » par le directeur de course.

1.6.3.4 X30 SENIOR

Slick : Komet K3M

Pluie : Komet K3W

À partir des essais qualificatifs, les pneus de course scannés sont obligatoires pour les manches et la finale. Ils sont interdits pour les essais libres, les essais libres officiels et le warm-up.

Nombre de pneus : (par épreuve)

SLICK

o 2 pneus avant et 2 pneus arrière

o 2 pneus de réserve (1 avant / 1 arrière)

WET

o 2 pneus avant et 2 pneus arrière

o 2 pneus de réserve (1 avant / 1 arrière)



Pneus slicks (« Course »)

Les pilotes doivent acheter un voucher auprès de leur revendeur.

Lors du retrait et du scan des pneus de course, le pilote doit remettre ce voucher. Il reçoit un jeu de pneus du même lot.

Pneus slicks (« Réserve »)

Si les pilotes ont besoin de pneus slicks de réserve, ils doivent acheter un voucher auprès de leur revendeur.

Ce voucher permet de retirer les pneus slicks de réserve et de les scanner.

Ces pneus de réserve ne peuvent être distribués et enregistrés/scannés qu'après les essais qualificatifs.

Pneus slicks (« Essais libres »)

Pour les essais libres et les essais libres officiels, les pneus peuvent être utilisés librement, conformément au règlement de la catégorie.

Ils seront vérifiés avant chaque départ.

Pour les essais officiels et le warm-up (si un warm-up est prévu), les pneus sont libres, conformément au règlement de la catégorie.

Pneus pluie ("course")

Les pilotes doivent acheter un voucher auprès de leur revendeur.

Lors du retrait et du scan des pneus de course, le pilote doit remettre ce voucher. Il reçoit un jeu de pneus du même lot.

Les pneus pluie doivent être enregistrés/scannés en même temps que les pneus slicks. Aucune exception ne sera admise.

L'organisateur pourra prévoir un second créneau horaire, dans le timing, le samedi matin pendant les warm-ups, pour les pilotes n'ayant pas monté leurs pneus la veille.

Il sera impossible de monter des pneus de course en dehors des créneaux horaires indiqués dans les horaires. Aucune exception ne sera admise.

À partir des séances qualificatives, les pneus pluie scannés sont autorisés si la séance a été déclarée « WET » par le directeur de course (sauf pendant le warm-up ; pneus de course interdits).



Pneus pluie (“reserve”)

Pour les pneus pluie de réserve, les pilotes doivent acheter un voucher « pneus pluie de réserve » à temps auprès de leur revendeur respectif.

Ce voucher leur permet de retirer les pneus de rechange auprès de l'organisation, qui seront enregistrés.

Ces pneus de réserve ne peuvent être distribués et enregistrés/scannés qu'après les essais qualificatifs. Ils ne peuvent être utilisés qu'après leur enregistrement/scannage.

Pneus pluie (“Essais libres”)

Les pneus utilisés lors des Essais libres et des Essais libres officiels sont ceux prescrits pour la catégorie. Ces pneus peuvent être fournis par les pilotes ou achetés auprès de leurs revendeurs respectifs.

Pour les essais officiels et le warm-up (si un warm-up est prévu), les pneus sont libres, de la même marque et du même type que ceux prescrits pour la catégorie.

Pour le warm-up, l'utilisation de pneus pluie est autorisée si la séance a été déclarée « WET » par le directeur de course.

1.6.4.5 X30 SENIOR CUP, MASTER, GENTLEMAN

Slick : Komet K3M

Pluie : Komet K3W

À partir des qualifications, les pneus de course scannés sont obligatoires pour les manches et la finale. Ils sont interdits pour les essais libres, les essais hors qualification et le warm-up.

Nombre de pneus : (par épreuve)

SLICK

- o 2 pneus avant et 2 pneus arrière
- o 1 pneu de réserve (avant ou arrière)

WET

- o 2 pneus avant et 2 pneus arrière
- o 2 pneus de réserve (1 avant / 1 arrière)



Pneus slicks (« Course »)

o Les pilotes doivent acheter un voucher auprès de leur revendeur.

Lors du retrait et du scan des pneus de course, le pilote doit remettre ce voucher. Il reçoit un jeu de pneus provenant du même lot que les autres pilotes.

Pneus slicks (« Réserve »)

Si les pilotes ont besoin d'un pneu slick de réserve, ils doivent acheter un voucher auprès de leur revendeur.

Ce voucher permet de retirer le pneu slick de réserve et de le scanner.

Ce pneu de réserve ne peut être distribué et enregistré/scanné qu'après les essais qualificatifs.

Pneus slicks (« Essais libres »)

Pour les essais libres et les essais libres officiels, les pneus peuvent être utilisés librement, conformément au règlement de la catégorie. Ils seront vérifiés avant chaque départ.

Pour les essais officiels et le warm-up (si un warm-up est prévu), les pneus sont libres, conformément au règlement de la catégorie.

Pneus pluie (« course »)

Les pilotes doivent acheter un voucher auprès de leur revendeur.

Lors du retrait et du scan des pneus de course, le pilote doit remettre ce voucher. Il reçoit un jeu de pneus du même lot.

Les trains de pneus pluie non utilisés lors des précédentes épreuves des « IAME Benelux Series 2025 » pourront être enregistrés/scannés à nouveau lors de la série 2025.

Les pneus pluie doivent être enregistrés/scannés en même temps que les pneus slicks. Aucune exception ne sera admise.

À partir des qualifications, les pneus pluie scannés sont autorisés si la séance a été déclarée « WET » par le directeur de course.

Pneus pluie (« réserve »)

Pour les pneus pluie de réserve, les pilotes doivent acheter un voucher « Pneu(x) pluie de réserve » à temps auprès de leur revendeur.



Ce voucher leur permet de récupérer les pneus de rechange auprès de l'organisation, qui seront enregistrés.

Ces pneus de réserve ne peuvent être distribués et enregistrés/scannés qu'après les essais qualificatifs. Ils ne peuvent être utilisés qu'après leur enregistrement/scannage.

Pneus pluie (« Essais libres »)

Les pneus utilisés lors des essais libres et des essais libres officiels sont ceux prescrits pour la catégorie.

Ces pneus peuvent être fournis par les pilotes ou achetés auprès de leurs revendeurs respectifs.

Pour les essais officiels et le warm-up (si un warm-up est prévu), les pneus sont libres, de la même marque et du même type que ceux prescrits pour la catégorie.

Pour le warm-up, l'utilisation de pneus pluie est autorisée si la séance a été déclarée « WET » par le directeur de course.

1.6.5.6 KA100 - 145, KA100 – 155

Pneus slicks : Komet K3H

Pneus pluie : MG SW

À partir des qualifications, les pneus de course scannés sont obligatoires pour les manches, la préfinale et la finale. Ils sont interdits pour les essais libres, les essais hors qualification et le warm-up.

Nombre de pneus : (Par épreuve)

SLICK

o 2 pneus avant et 2 pneus arrière

WET

o 2 pneus avant et 2 pneus arrière

*** PAS DE PNEUS DE RÉSERVE ***

➔ EN CAS DE PNEU ENDOMMAGÉ (CREVE, PAR EXEMPLE), LE PILOTE DEVRA EN INFORMER LE DÉLÉGUÉ TECHNIQUE DU RACB AVANT DE QUITTER LE PARC FERMÉ.



→ LE DÉLÉGUÉ TECHNIQUE DU RACB POURRA AUTORISER, SUR DEMANDE, LE REMplacement PAR UN PNEU USAGé SI LE PNEU CONCERNé EST TROP ENDOMMAGé.

Pneus slicks (« Course »)

Les pilotes doivent acheter un voucher auprès de leur revendeur.

Lors du retrait et du scan des pneus de course, le pilote devra remettre ce voucher. Il recevra un jeu de pneus provenant du même lot que les autres pilotes.

Pneus slicks (« Essais libres »)

Pour les essais libres et les essais libres officiels, l'utilisation des pneus est libre, conformément au règlement de la catégorie. Ils seront vérifiés avant chaque départ. Pour les essais officiels et le warm-up (si un warm-up est prévu), l'utilisation des pneus est libre, conformément au règlement de la catégorie.

Pneus pluie (« course »)

Les pilotes doivent acheter un voucher auprès de leur revendeur.

Lors du retrait et du scan des pneus de course, le pilote doit remettre ce voucher. Il reçoit un jeu de pneus du même lot.

Les trains de pneus pluie non utilisés lors des précédentes épreuves « IAME Benelux Series 2025 » pourront être enregistrés/scannés à nouveau lors de la série 2025.

Les pneus pluie doivent être enregistrés/scannés en même temps que les pneus slicks. Aucune exception ne sera admise.

À partir de la séance de qualification, les pneus pluie scannés sont autorisés si la séance a été déclarée « WET » par le directeur de course.

Pneus pluie Essais Libres

Les pneus utilisés lors des essais libres et des essais libres officiels sont ceux prescrits pour la catégorie.

Ces pneus peuvent être fournis par les pilotes ou achetés auprès de leurs revendeurs respectifs.

Pour les essais officiels et le warm-up (si un warm-up est prévu), les pneus sont libres, de la même marque et du même type que ceux prescrits pour la catégorie. (L'utilisation de KOMET K1W est autorisée.)



2. PRESCRIPTIONS PAR CATEGORIES

2.1 X30 Mini Rookie & X30 Mini

Poids total minimum: **Mini-Rookie** (pilote compris): **105 kg**

Poids total minimum: **Mini** (pilote compris): **110 kg**

2.1.1 Moteur, accessoires et équipements

Le moteur PARILLA PV60 MINI-SWIFT version 2007 est le seul autorisé.
(Fiche Constructeur N°413/A à l'indice en vigueur).

Il doit être conforme à la fiche constructeur en vigueur et utilisé avec tous les accessoires d'origine mentionnés sur la fiche constructeur sauf spécification contraire stipulée dans ce présent règlement.

Les cylindres avec goupille de rétention de chemise et plans de joint marqués IAME sont les seuls autorisés.

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

Exception: Le pare- chaîne en aluminium peut être modifié sans toutefois nuire à la sécurité pour permettre le démontage de la chaîne facilement.

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

Squish minimum mesuré en tout point et à tout moment: 0,75mm / 0.85mm Maximum

Contrôle du squish réalisé avec un fil d'alliage étain / plomb "60/40" (Marque WURTH Ref: N°0987-113) de Ø 1,5 mm +0,05 / - 0,1 suivant la méthode décrite en annexe 12 du IAME INTERNATIONAL SERIES, avec un pied à coulisse digital MITUTOYO

L'épaisseur du joint de cylindre doit être comprise entre 0,25 et 0,45mm et peut être obtenue par empilage de joints de 0,05, 0,10, 0,20, 0,40mm d'épaisseur afin d'atteindre la valeur du squish requise. Seuls les joints d'origine IAME sont autorisés.

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

Embrayage – Transmission:

L'embrayage centrifuge doit entrer en prise totale et entraîner le kart à un régime de 4500 T / mn avec une tolérance de + 500 T/mn maximum et ce, à tout moment de l'épreuve (au départ comme à l'arrivée)

Les contrôles seront fait en pré grille et/ou en parc Assistance arrivée (pilote à bord du kart)



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

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

Le compte-tour utilisé pour les contrôles est de marque Alfano.

Seules références autorisées :

Cloche -> A-61550US

Moyeu d'embrayage -> A-61843

Le joint torique entre la cloche et le moyeu d'embrayage est obligatoire.

L'intérieur de la cloche d'embrayage et les garnitures doivent être exempts de toute trace de graisse, de lubrifiant ou d'autres substances.

Un rapport de transmission de 0,1388 est obligatoire.

(Pignon d'entraînement IAME d'origine 10 dents et couronne arrière 72 dents obligatoires)

Raccord d'échappement:

Mini-Rookie :

Seul le raccord d'échappement avec bride intégrée de Ø 18,00 mm maximum est autorisé (fiche constructeur n° 413/A).

Aucun polissage, aucune modification des pièces internes et externes, aucun ajout ou retrait de matière, aucun angle vif, aucun chanfrein, aucune peinture ni chromage du raccord d'échappement.

Son étanchéité doit être garantie et vérifiable à tout moment.

Mini:

Seul le raccord d'échappement sans bride, d'origine IAME, sans ajout ni retrait de matière à angle vif, sans chanfrein, polissage, peinture ni chromage est autorisé (fiche constructeur n° 413/A).

Système d'échappement :

Seuls les systèmes d'échappement produits depuis 2023 avec marquages en relief et support de capteur d'échappement intégré sont autorisés (voir fiche constructeur 413/A).

La sonde d'échappement est autorisée et peut être remplacée par un bouchon si l'échappement est percé et que la sonde n'est pas utilisée.

Aucune modification, ajout, retrait de matière, polissage, peinture ou chromage n'est autorisé.

Seule l'étanchéité de l'embout d'échappement peut être assurée par l'utilisation de pâte silicone.



Bougies :

Les seules bougies autorisées sont les NGK BR8EG / BR9EG / BR10EG munies de leur joint d'origine et sans modification aucune.

2.1.2 Roulements et bagues d'étanchéité (joints spis)

Seuls les roulements de vilebrequin de Type 6204 jeu interne C3 ou C4 billes acier et cage polyamide de marque SKF sont autorisés. Toutefois, les roulements de même type sont tolérés.

Le sens de montage est libre.

Les joints spis (modèles FPJ ou TCWJ d'origine IAME) doivent être impérativement montés partie creuse vers l'intérieur du carter et non remplis de quelque matière que ce soit. Ils doivent être d'origine et ne peuvent en aucun cas être modifiés. Il est toléré d'améliorer la tenue des joints spis dans leur logement par l'utilisation d'une pâte d'étanchéité ou de type Loctite.

2.1.3 Carburateur et accessoires

TILLOTSON HW-31A (modèle avec Venturi diamètre 17,15 mm Maxi) dans sa configuration strictement d'origine muni de ses 2 brides Thermiques (N° 1 et N°2) conformément montées (IAME Séries FT N°06).

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

Seuls les accessoires et pièces détachées d'origine livrés avec le carburateur et par IAME-Belgium sont autorisés, notamment:

- Pointeau et son puit TILLOTSON Réf : 233-720P avec sa rondelle d'étanchéité cuivre sont les seuls autorisés (1 seule rondelle cuivre d'origine est autorisée et obligatoire)
- Joints et Membranes, TILLOTSON Réf : DG 1HW sont les seuls autorisés
- Kit réparation complet TILLOTSON Réf : RK 7HW est le seul autorisé
- Le Ressort de fourchette est libre

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

2 versions du manchon caoutchouc de liaison sont autorisées: (Fiche constructeur N°413/A)

- Version sans filtre
- Version avec filtre.



En aucun cas le manchon de liaison du Silencieux d'aspiration ne peut être modifié

L'appendice avant du silencieux d'aspiration peut être percé à des fins de fixation, pour autant que son étanchéité ne soit pas altérée.

En cas de pluie, un dispositif empêchant l'eau de rentrer directement dans le Silencieux d'aspiration est autorisé, à condition que celui-ci ne fasse pas office de venturi et ne favorise pas l'entrée d'une plus grande quantité d'air que le silencieux d'aspiration d'origine utilisé seul.

2.1.4 Batteries

Les batteries Technologie VRLA (Plomb / Acide / Gel), sont fortement recommandées.

Les batteries Lithium-Ion 14.8V sont tolérées.

L'utilisation du support de batterie IAME d'origine est obligatoire.

La batterie devra être solidement fixée et ne devra présenter aucun danger pour le pilote,

Les Commissaires Techniques pourront exiger un déplacement de la batterie s'ils jugent l'emplacement de celle-ci dangereux.

À tout moment, la batterie doit être correctement connectée au faisceau électrique du moteur.

2.1.5 Châssis, accessoires et équipements

Tous les châssis de type « Mini kart » homologués FIA Karting à partir de 2020 ou ayant été homologué par une ASN et intégrant les recommandations FIA Karting sont autorisés.

Le réservoir ne doit alimenter le moteur qu'à la pression atmosphérique normale.

(Cela signifie que, hormis la pompe à essence se trouvant sur le carburateur, tout principe ou système, mécanique ou non, pouvant agir sur la pression interne du réservoir est interdit)

La position du piquage pour la durite d'extraction est libre (Par le haut ou le bas du réservoir)

Arbre arrière:

- o Diamètre extérieur de l'arbre 30 mm maximum
- o Longueur 960 mm +/-11 mm
- o Les chanfreins ou arrondis sont autorisés aux extrémités extérieures et intérieures de l'arbre.
- o Epaisseur de la paroi 4,9 mm minimum en tout point à l'exception de l'emplacement des logements de clavette et des chanfreins
- o Poids 2900 g +/-100 Gr

Moyeux / Chassis :

- o Leur position sur l'arbre arrière doit être d'au moins 30 mm.
- o Empattement compris entre 900 et 950 mm (+/- 5 mm)
- o Voie arrière maximale de 110 cm.
- o Un seul châssis autorisé par meeting.
- o Les roulements à billes en céramique sont interdits.
- o Freins arrière mécaniques ou hydrauliques.



- o Freins avant interdits.
- o Disques en acier ou en fonte obligatoires (aluminium, céramique et carbone interdits).
- o Jantes en alliage ou en magnésium autorisées (avec roulements ou moyeux à l'avant).

Carénage avant répondant obligatoirement aux spécifications FIA Karting, homologué FIA Karting ou ayant été homologué par une ASN et monté avec le Kit de montage homologué FIA Karting 2015-2020 ou 2022 (Règlement "FIA Karting" Dessin technique N°2c et 2d).

Les Carénages avant doivent être à température ambiante au moment de rentrer dans le parc assistance départ.

La(les) surface(s) inférieure(s) du carénage avant doit(vent) être uniforme(s) et lisse(s) ; le carénage avant ne doit pas comporter de trous ou découpes autres que ceux présents lors de l'homologation.

Les fixations du Carénage avant doivent rester strictement d'origine, aucune modification, aucun artifice additionnel, aucun traitement quel qu'ils soient ne sont autorisés.

L'immobilisation doit être réalisée manuellement avec les 2 brides à crochets réglables et ce sans l'aide d'un quelconque outil aussi bien pour le montage que pour le démontage.

La distance entre la carrosserie et le pare-chocs avant en position correcte ne peut être inférieure à 27 mm en tous points (IAME Séries RT annexe N°05).

Protection des roues arrières plastique homologuée FIA Karting obligatoire.

La seule limitation concernant la voie arrière est la limitation à 110 cm Maximum

Dans le cas de l'utilisation d'une voie arrière inférieure à 110 cm, la protection plastique pourra dépasser du plan des roues arrière. Elle devra être obligatoirement immobilisée dans le sens transversal.

Un dispositif de sécurité sur les supports de protection de roues arrières est autorisé pour peu qu'il ne participe pas à une quelconque rigidification du châssis et qu'il ne soit pas saillant et jugé dangereux.

En aucun cas, les carrosseries latérales ne pourront dépasser le plan des roues arrière.

Le carter de chaîne intégral est obligatoire.

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

En cas de détérioration du châssis enregistré et sur demande du concurrent, les commissaires sportifs peuvent après concertation avec les commissaires techniques autoriser, s'il s'avère irréparable, le remplacement du châssis par un châssis du même fabricant..

Après acceptation par le délégué technique RACB, le châssis de remplacement pourra alors être enregistré.



Indentification en piste:

Les numéros de course doivent être visibles sur les quatre côtés (avant, arrière, gauche et droite).

Plaques numéros : Jaune

Chiffres : Noir

Série : Mini 800 – 899

Série : Mini Rookie 900 – 999

Fond de numéros avec chiffres intégrés autorisés

2.2 X30 Junior

Poids total minimum: **X30 Junior (pilote compris): 145 kg**

2.2.1 Moteur, accessoires et équipements

Le moteur IAME X30 Junior 16000 RPM est le seul moteur autorisé équipé de l'allumage électronique SELETTTRA Digital "S" (Bobine de type "C") Fiche Constructeur N°254/Z à l'indice en vigueur.

Il doit être conforme à la fiche constructeur en vigueur et utilisé avec tous les accessoires d'origine mentionnés sur la fiche constructeur sauf spécification contraire stipulée dans ce présent règlement.

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

Seule exception: Le pare-chaîne en plastique qui peut être modifié sans nuire à la sécurité pour permettre le démontage de la chaîne sans devoir la démonter du moteur.

La lettre figurant sur la bobine électronique doit être visible à tout moment sans devoir le démonter ou démonter quelconque élément (Faisceau, relais etc....)

La bobine électronique pourra être remplacée à tout moment de la course par un exemplaire fourni par l'organisateur du challenge et ce sans préavis.

Le promoteur du challenge ne peut être tenu responsable en cas de dysfonctionnement de la bobine électronique échangée.

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



Rotor d'allumage:

Le rotor d'allumage doit être impérativement immobilisé et bloqué sur le vilebrequin.

La clavette doit avoir une largeur constante de 2,5 mm 0 / - 0,06 et être "ajustée" dans la rainure de clavette du vilebrequin

La rainure de clavette sur le rotor doit en tous points mesurer 2,5 mm 0/+ 0,1

Stator d'allumage:

Les 4 trous de fixation Ø 5 0 /+0,5mm du stator sur le carter moteur ne pourront subir aucune modification

Joint de cylindre:

Epaisseur libre (IAME origine uniquement)

Empilage autorisé.

Squish minimum mesuré en tout point et à tout moment: **0,90 mm**

Contrôle réalisé avec un fil d'alliage étain / plomb "60/40" (Marque WURTH Ref : N°0987-113) de Ø 1,5 mm +0,05 / - 0,1 suivant la méthode décrite en annexe 12 du IAME INTERNATIONAL SERIES, avec un pied à coulisse digital MITUTOYO

Clapets :

Les clapets en fibre de verre VETRONITE (Epaisseur 0.30mm minimum) ou carbone (Epaisseur 0.22 mm minimum) d'origine et marqués IAME sans modification aucune sont les seuls autorisés. Le contrôle de l'épaisseur est effectué à l'aide d'un pied à coulisse digital MITUTOYO.

Le panachage des clapets est interdit. Le sens de montage est libre.

Embrayage:

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

L'embrayage centrifuge doit être en prise totale et entraîner le kart à un régime de 4500 T / mn avec une tolérance de + 500 T/mn maximum et ce, à tout moment de l'épreuve.

Les contrôles peuvent se faire en pré grille et/ou en parc arrivée (pilote à bord).

En cas de contrôle avant la grille, tout pilote ne respectant pas cette règle se verra refuser le départ.

En cas de contrôle dans la zone d'arrivée, tout pilote ne respectant pas cette règle se verra délivrer un constat de non-conformité technique.

Le compte-tour utilisé pour les contrôles est de marque Alfano.

Le joint torique assurant l'étanchéité entre la cloche et le moyeu d'embrayage est obligatoire.

- L'intérieur de la cloche ainsi que les garnitures d'embrayage ne doivent présenter aucune trace de quelconque produit (graisse, lubrifiant ou autre)

**Bougies:**

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

Echappement:

L'échappement d'origine nouvelle génération est le seul autorisé (Fiche constructeur N°254/Z).

Cale(s) d'épaisseur X30125375 facultative.

La longueur de l'échappement peut être ajustée par l'utilisation de cale(s) X30125375 (ép. 3 mm +/- 0,5mm) d'origine IAME ou de joints additionnels sans aucune modification. Fiche constructeur N°254/Z.

Un Joint d'échappement au minimum est obligatoire.

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

Son étanchéité devra être assurée et pourra être contrôlée.

L'échappement ainsi que le raccord ne peuvent subir aucune transformation. Ils ne peuvent également subir aucun retrait de matière ou de peinture, ni aucun traitement de chromage ou de polissage.

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

A tout moment les contrôleurs techniques peuvent exiger le remplacement du matériau d'insonorisation, du silencieux, de l'échappement, sans aucune justification.

Une sonde de température d'échappement est autorisée.

Refroidissement :

Le système de thermostat IAME d'origine (simple ou by-pass) est optionnel, avec ou sans vanne interne. Les durites d'eau doivent être d'origine IAME (bleues ou noires).

Un raccord pour jauge de température d'eau est autorisé, ainsi qu'un coude (en option) pour faciliter l'installation de la durite.

Le système de support de radiateur est libre.

Tout chauffage ou système de raccordement pour chauffage sur le circuit d'eau est interdit.



Le groupe pompe à eau IAME d'origine (pompe et poulie) doit être monté dans son intégralité, avec les courroies (modèle libre) en place sur la poulie.

Un mélange de composants IAME en plastique et en aluminium est autorisé.

Les protections de cylindre de tous types sont tolérées, à condition qu'elles n'offrent aucun avantage aérodynamique, ne soient pas saillantes et soient considérées comme dangereuses. Un écran de radiateur réglable (rideau) est autorisé. Il doit être fixé au radiateur. Une bande adhésive est acceptable, à condition qu'elle fasse le tour du radiateur de manière à ne pas pouvoir être retirée, même partiellement, pendant la conduite.

2.2.2 Roulements et bagues d'étanchéité (joints spis)

Roulements de vilebrequin

- o Roulements 6206 type C3 ou C4 à jeu interne avec billes en acier SKF et cage en polyamide (les roulements de même type mais de marque différente sont tolérés).
- o Roulements à rouleaux SKF BC-3342 B (sens de montage -> voir fiche constructeur n° 254/Z) autorisés.
- o Mélange de roulements 6206 et BC-3342 B interdit.
- o Les butées de fin de course d'origine IAME sont autorisées.

Roulements d'arbre d'équilibrage

- o Roulements 6202 et 6005 type C3 ou C4 à jeu interne avec billes en acier SKF et cage en polyamide (les roulements de même type mais de marque différente sont tolérés).
- o Tous les roulements à contact oblique sont interdits.

Les bagues d'étanchéité (IAME FPJ d'origine) doivent être montées avec la face creuse tournée vers l'intérieur du carter et ne doivent être remplies d'aucun matériau. Elles doivent rester d'origine et ne doivent en aucun cas être modifiées.

2.2.3 Carburateur et accessoires, silencieux d'aspiration et protection pluie

TILLOTSON HW-27A (modèle avec Venturi diamètre 27,00 mm Maxi) dans sa configuration strictement d'origine (Fiche Constructeur N° 254/Z).

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

Seuls les accessoires et pièces détachées d'origine sont autorisés

- o Kit Pointeau et Puits TILLOTSON Réf : 233-721P avec rondelle d'étanchéité cuivre sont les seuls autorisés (1 seule rondelle cuivre d'origine est autorisée)
- o Kit Joints et Membranes, TILLOTSON Réf : DG 3HW sont les seuls autorisés
- o Kit réparation complet TILLOTSON Réf : RK 6HW est le seul autorisé



- Le Ressort de fourchette est libre
- Le joint de carburateur devra obligatoirement être un joint d'origine IAME. (épaisseur 1 mm +/- 0.3mm)
- Le joint de convoyeur / boîte à clapets devra obligatoirement être un joint d'origine IAME. (épaisseur 0,8 mm +/- 0,3 mm)
- Le joint de boîte à clapets / carter devra obligatoirement être un joint d'origine IAME. (épaisseur 1 mm +/- 0,3 mm)

Seul le Silencieux d'aspiration (Nouvelle Génération) muni de son raccord caoutchouc et de son élément filtrant en mousse strictement d'origine, sans aucune modification, est autorisé (Fiche Constructeur N°254/Z)

Les trompettes peuvent être collées. Les grilles de trompettes sont facultatives.

En cas de pluie, seule la protection pluie IAME d'origine (Fiche Constructeur N°254/Z) ou le modèle identique non-marqué IAME sont autorisés.

Toute modification de la protection pluie est interdite.

2.2.4 Batteries

Les batteries Technologie VRLA (Plomb / Acide / Gel), sont fortement recommandées.

Les batteries Lithium-Ion 14.8V sont tolérées.

L'utilisation du support de batterie IAME d'origine est obligatoire.

La batterie devra être solidement fixée et ne devra présenter aucun danger pour le pilote,

Les Commissaires Techniques pourront exiger un déplacement de la batterie s'ils jugent l'emplacement de celle-ci dangereux.

À tout moment, la batterie doit être correctement connectée au faisceau électrique du moteur.

2.2.5 Châssis, accessoires et équipements

- Tous les châssis homologués FIA Karting à partir de 2015 sont autorisés.
- Un seul châssis est autorisé par meeting.
- Le "sticker" fabricant sur l'arbre arrière est facultatif.
- Freins à commande hydraulique homologués FIA Karting.
- Freins avant interdits.
- Disques acier ou fonte obligatoires (Aluminium, Céramique et carbone interdits)
- Roulements à billes céramique interdits.



Carénage avant Homologués FIA Karting 2022 – 2023 obligatoire monté avec le Kit de montage homologué FIA Karting 2022-2023.

(Règlement FIA Karting Dessin technique N°2c et 2d)

Supports (pare-chocs inférieur / supérieur) homologués ou ayant été homologués

Les Carénages avant doivent être à température ambiante au moment de rentrer dans le parc assistance départ.

La(les) surface(s) inférieure(s) du carénage avant doit(vent) être uniforme(s) et lisse(s) .

Le carénage avant ne doit pas comporter de trous ou découpes autres que ceux présents lors de l'homologation.

Les fixations du Carénage avant doivent rester strictement d'origine, aucune modification, aucun artifice additionnel, aucun traitement quel qu'il soit ne sont autorisés.

L'immobilisation doit être réalisée manuellement avec les 2 brides à crochets réglables et ce sans l'aide d'un quelconque outil aussi bien pour le montage que pour le démontage.

La distance entre la carrosserie et le pare-chocs avant en position correcte ne peut être inférieure à 27 mm en tous points (IAME Séries RT annexe N°05)

La protection des roues arrières plastique homologuée FIA Karting obligatoire.

La protection arrière ne doit jamais dépasser du plan extérieur des roues arrière et devra obligatoirement être immobilisée dans le sens transversal.

Un dispositif de sécurité sur les supports est autorisé pour peu qu'il ne participe pas à une quelconque rigidification du châssis et qu'il ne soit pas saillant et jugé dangereux.

Le carter de chaîne intégral est obligatoire.

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

En cas de détérioration du châssis enregistré et sur demande du concurrent, les commissaires sportifs peuvent après concertation avec les commissaires techniques autoriser s'il s'avère irréparable, le remplacement du châssis par un châssis du même fabricant.

Après acceptation par le délégué technique RACB, le châssis de remplacement pourra alors être enregistré.

Identification en piste :

Les numéros de course doivent être visibles sur les quatre côtés (avant, arrière, gauche et droite).

- Plaques numéros : Jaune
- Chiffres : Noir
- Série : Junior 1 – 199
- Fond de numéros avec chiffres intégrés autorisés



2.3 X30 Senior, X30 Senior Cup, X30 Master, X30 Gentleman

Poids total minimum: **X30 Senior** (pilote compris): **158 kg**

Poids total minimum: **X30 Senior Cup** (pilote compris): **168 kg**

Poids total minimum: **X30 Master** (pilote compris): **168 kg**

Poids total minimum: **X30 Gentleman** (pilote compris): **168 kg**

2.3.1 Moteur, accessoires et équipements

Le moteur IAME X30 Senior 16000 RPM est le seul moteur autorisé équipé de l'allumage électronique SELETTTRA Digital "S" (Bobine de type "C") Fiche Constructeur N°254/Z à l'indice en vigueur.

Il doit être conforme à la fiche constructeur en vigueur et utilisé avec tous les accessoires d'origine mentionnés sur la fiche constructeur sauf spécification contraire stipulée dans ce présent règlement.

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

Seule exception : Le pare-chaîne en plastique qui peut être modifié sans nuire à la sécurité pour permettre le démontage de la chaîne sans devoir la démonter du moteur.

La bobine électronique pourra être remplacée à tout moment de la course par un exemplaire fourni par l'organisateur du challenge et ce sans préavis.

Le promoteur du challenge ne peut être tenu responsable en cas de dysfonctionnement de la bobine électronique échangée.

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

Rotor d'allumage:

- Le rotor d'allumage doit être impérativement immobilisé et bloqué sur le vilebrequin.
- La clavette doit avoir une largeur constante de 2,5 mm 0 / - 0,06 et être "ajustée" dans la rainure de clavette du vilebrequin
- La rainure de clavette sur le rotor doit en tous points mesurer 2,5 mm 0/+ 0,1

Stator d'allumage:

Les 4 trous de fixation Ø 5 0 /+0,5mm du stator sur le carter moteur ne pourront subir aucune modification

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



Joint de cylindre:

Epaisseur libre (IAME origine uniquement)

Empilage autorisé.

Squish minimum mesuré en tout point et à tout moment: **0,90 mm**

Contrôle réalisé avec un fil d'alliage étain / plomb "60/40" (Marque WURTH Ref : N°0987-113) de Ø 1,5 mm +0,05 / - 0,1 suivant la méthode décrite en annexe 12 du IAME INTERNATIONAL SERIES, avec un pied à coulisse digital MITUTOYO

Clapets :

Les clapets en fibre de verre VETRONITE (Epaisseur 0.30mm minimum) ou carbone (Epaisseur 0.22 mm minimum) d'origine et marqués IAME sans modification aucune sont les seuls autorisés.

Le panachage des clapets est interdit. Le sens de montage est libre.

Embrayage :

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

L'embrayage centrifuge doit être complètement engagé et faire tourner le kart à un régime de 4 500 tr/min avec une tolérance maximale de + 500 tr/min à tout moment de l'épreuve (départ et arrivée).

Des contrôles seront effectués (pilote à bord) en pré grille et/ou dans le parc d'assistance d'arrivée.

En cas de contrôle en pré grille, tout pilote ne respectant pas cette règle se verra refuser le départ.

En cas de contrôle dans la zone d'arrivée, tout pilote ne respectant pas cette règle se verra remettre un constat de non-conformité technique.

Le compte-tours utilisé pour les contrôles est de marque Alfano.

Le joint torique entre le tambour d'embrayage et la noix d'embrayage est obligatoire.

L'intérieur du tambour d'embrayage et les garnitures doivent être exempts de toute trace de graisse, de lubrifiant ou d'autres substances.

Bougie :

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



Echappement :

L'échappement d'origine (nouvelle génération) est le seul autorisé (Fiche constructeur N°254/Z).

Cale(s) d'épaisseur X30125375 facultatives.

La longueur de l'échappement peut être ajustée par l'utilisation de cale(s) X30125375 (ép. 3 mm +/- 0,5mm) d'origine IAME ou de joints additionnels sans aucune modification. Fiche constructeur N°254/Z..

Un joint d'échappement au minimum est obligatoire.

Le seul raccord d'échappement autorisé est le modèle sans restricteur (Fiche constructeur N°254/Z)

Son étanchéité devra être assurée et pourra être contrôlée.

L'échappement ainsi que le raccord ne peuvent subir aucune transformation. Ils ne peuvent également subir aucun retrait de matière ou de peinture, ni aucun traitement de chromage ou de polissage.

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

À tout moment, les contrôleurs techniques peuvent exiger le remplacement du matériau d'insonorisation, du silencieux, de l'échappement, sans aucune justification

Une sonde de température d'échappement est autorisée.

Système de refroidissement :

Le système de thermostat d'origine IAME (simple ou by-pass) est optionnel, avec ou sans vanne interne. Les durites d'eau doivent être d'origine IAME (bleues ou noires).

Un raccord pour jauge de température d'eau est autorisé, ainsi qu'un coude (en option) pour faciliter l'installation de la durite.

Le système de support de radiateur est libre.

Tout chauffage ou système de raccordement pour chauffage sur le circuit d'eau est interdit.

Le groupe pompe à eau d'origine IAME (pompe et poulie) doit être monté dans son intégralité, avec les courroies (modèle libre) en place sur la poulie.

Un mélange de composants IAME en plastique et en aluminium est autorisé.

Les protections de cylindre de tous types sont tolérées, à condition qu'elles n'offrent aucun avantage aérodynamique, ne soient pas saillantes et soient considérées comme dangereuses.



Un écran de radiateur réglable (rideau) est autorisé. Il doit être fixé au radiateur. Une bande adhésive est acceptable, à condition qu'elle fasse le tour du radiateur de manière à ne pas pouvoir être retirée, même partiellement, pendant la conduite.

2.3.2 Roulements et bagues d'étanchéité (joints spis)

Roulements de vilebrequin

- o Jeu interne 6206 type C3 ou C4 avec billes en acier SKF et cage en polyamide (les roulements de même type mais de marque différente sont tolérés).
- o Roulements à rouleaux SKF BC-3342 B autorisés (sens de montage -> voir fiche constructeur n° 254/Z)
- o Mélange 6206 / BC-3342 B interdit.
- o Les cales d'épaisseur d'origine IAME sont autorisées.

Roulements d'arbre d'équilibrage

- o Jeu interne 6202 et 6005 type C3 ou C4 avec billes en acier SKF et cage en polyamide (les roulements de même type mais de marque différente sont tolérés).
- o Tous les roulements à contact oblique sont interdits.

Les bagues d'étanchéité (FPJ d'origine IAME) doivent être montées côté creux vers l'intérieur du carter et ne doivent être remplies d aucun matériau. Elles doivent rester d'origine et ne doivent en aucun cas être modifiées.

2.3.3 Carburateur et accessoires, silencieux d'aspiration et protection pluie

TILLOTSON HW-27A (modèle avec Venturi diamètre 27,00 mm Maxi) dans sa configuration strictement d'origine (Fiche Constructeur N° 254/Z).

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

Seuls les accessoires et pièces détachées d'origine sont autorisés.

- o Kit Pointeau et Puits TILLOTSON Réf : 233-721P avec rondelle d'étanchéité cuivre sont les seuls autorisés (1 seule rondelle cuivre d'origine est autorisée)
- o Kit Joints et Membranes, TILLOTSON Réf : DG 3HW sont les seuls autorisés
- o Kit réparation complet TILLOTSON Réf : RK 6HW est le seul autorisé
- o Le Ressort de fourchette est libre
- o Le joint de carburateur devra obligatoirement être un joint d'origine IAME. (épaisseur 1 mm +/- 0.3mm)
- o Le joint de convoyeur / boîte à clapets devra obligatoirement être un joint d'origine IAME. (épaisseur 0,8 mm +/- 0,3 mm)
- o Le joint de boîte à clapets / carter devra obligatoirement être un joint d'origine IAME. (épaisseur 1 mm +/- 0,3 mm)

Seul le silencieux d'aspiration (Nouvelle Génération) muni de son raccord caoutchouc et de son élément filtrant en mousse strictement d'origine sans aucune modification est autorisé (Fiche Constructeur N°254/Z)

Les trompettes peuvent être collées. Les grilles de trompettes sont facultatives.



En cas de pluie, seule la protection pluie IAME d'origine (Fiche Constructeur N°254/Z) ou le modèle identique non-marqué IAME sont autorisés.

Toute modification de la protection pluie est interdite.

2.3.4 Batteries

Les batteries Technologie VRLA (Plomb / Acide / Gel), sont fortement recommandées.
Les batteries Lithium-Ion 14.8V sont tolérées.

L'utilisation du support de batterie IAME d'origine est obligatoire.

La batterie devra être solidement fixée et ne devra présenter aucun danger pour le pilote,
Les Commissaires Techniques pourront exiger un déplacement de la batterie s'ils jugent l'emplacement de celle-ci dangereux.

À tout moment, la batterie doit être correctement connectée au faisceau électrique du moteur.

2.3.5 Châssis, accessoires et équipements

- Tous les châssis homologués FIA Karting à partir de 2015 sont autorisés.
- Un seul châssis est autorisé par meeting.
- Le "sticker" fabricant sur l'arbre arrière est facultatif.
- Freins à commande hydraulique homologués FIA Karting.
- Freins avant interdits.
- Disques acier ou fonte obligatoires (Aluminium, Céramique et carbone interdits)
- Roulements à billes céramique interdits.

Carénage avant Homologués FIA Karting 2022 – 2023 obligatoire monté avec le Kit de montage homologué FIA Karting 2022-2023.

(Règlement FIA Karting Dessin technique N°2c et 2d)

Supports (pare-chocs inférieur / supérieur) homologués ou ayant été homologués

Les Carénages avant doivent être à température ambiante au moment de rentrer dans le parc assistance départ.

La(les) surface(s) inférieure(s) du carénage avant doit(vent) être uniforme(s) et lisse(s).

Le carénage avant ne doit pas comporter de trous ou découpes autres que ceux présents lors de l'homologation.

Les fixations du Carénage avant doivent rester strictement d'origine, aucune modification, aucun artifice additionnel, aucun traitement quel qu'il soit ne sont autorisés.

L'immobilisation doit être réalisée manuellement avec les 2 brides à crochets réglables et ce sans l'aide d'un quelconque outil aussi bien pour le montage que pour le démontage.



La distance entre la carrosserie et le pare-chocs avant en position correcte ne peut être inférieure à 27 mm en tous points (IAME Séries RT annexe N°05)

La protection des roues arrières plastique homologuée FIA Karting obligatoire.

La protection arrière ne doit jamais dépasser du plan extérieur des roues arrière et devra obligatoirement être immobilisée dans le sens transversal.

Un dispositif de sécurité sur les supports est autorisé pour peu qu'il ne participe pas à une quelconque rigidification du châssis et qu'il ne soit pas saillant et jugé dangereux.

Le carter de chaîne intégral est obligatoire.

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

En cas de détérioration du châssis enregistré et sur demande du concurrent, les commissaires sportifs peuvent après concertation avec les commissaires techniques autoriser s'il s'avère irréparable, le remplacement du châssis par un châssis du même fabricant.

Après acceptation par le délégué technique RACB, le châssis de remplacement pourra alors être enregistré.

Dimensions des pneus X30 Senior Cup, X30 Master, X30 Gentleman

Slicks :

- o Avant : 10 x 4.60-5
- o Arrière : 11 x 7.10-5

Pluie :

- o Avant : 10 x 4.20-5
- o Arrière : 11 x 6.00-5

Identification en piste:

Les numéros de course doivent être visibles sur les quatre côtés (avant, arrière, gauche et droite).

Plaques numéros : Jaune

Chiffres : Noir

Série X30 Senior : 200 – 399

Série X30 Master : 400 – 499

Série X30 Senior Cup : 500 – 599

Série X30 Gentleman : 600 - 699

Fond de numéros avec chiffres intégrés autorisés

2.4 KA-100

Poids total minimum: **KA 100-145** (pilote compris) : **145 kg**

Poids total minimum: **KA 100-155** (pilote compris) : **155 kg**



2.4.1 Moteur, accessoires et équipement

Le moteur IAME REEDJET KA100 -Tag 100cc, refroidi par air est le seul autorisé (Fiche Constructeur N°401/D à l'indice en vigueur)

Il doit être conforme à la fiche constructeur et utilisé avec tous ses accessoires d'origine mentionnés sur la fiche, sauf spécification contraire dans ce présent règlement

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

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

L'allumage SELETTA analogique 2 pôles d'origine est le seul autorisé, sans aucune modification.

Toutes modifications de la fixation du stator, de la clavette, rainures de clavette du rotor et du vilebrequin sont interdites.

Joint de culasse (cuivre)

o Au moins 1 joint de culasse d'origine IAME peut être utilisé (minimum 0,05 mm)

Joint de cylindre

- o Epaisseur libre (IAME origine uniquement)
- o Empilage autorisé

Squish minimum mesuré en tout point et à tout moment: 1,05 mm

Contrôle réalisé avec un fil d'alliage étain / plomb "60/40" (Marque WURTH Ref: N°0987-113) de Ø 1,5 mm +0,05 / - 0,1 suivant la méthode décrite en annexe 12 du IAME INTERNATIONAL SERIES , avec un pied à coulisse digital MITUTOYO

Segment :

Le segment d'origine est le seul autorisé (épaisseur 2mm +/- 0.1mm)

Clapets :

Les clapets en fibre de verre VETRONITE (Epaisseur 0.30mm minimum) ou carbone (Epaisseur 0.22 mm minimum) d'origine et marqués IAME sans modification aucune sont les seuls autorisés.

Embrayage :

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



L'embrayage centrifuge doit être en prise totale et entraîner le kart à un régime de 4500 T / mn avec une tolérance de + 500 T/mn maximum et ce, à tout moment de l'épreuve. (au départ comme à l'arrivée).

Les contrôles peuvent se faire en pré grille et/ou en parc arrivée (pilote à bord)

En cas de contrôle en pré grille, tout pilote ne respectant pas cette règle se verra refuser le départ.

En cas de contrôle dans la zone d'arrivée, tout pilote ne respectant pas cette règle se verra remettre un constat de non-conformité technique.

Le compte-tour utilisé pour les contrôles est de marque Alfano

Le joint torique assurant l'étanchéité entre la cloche et le moyeu d'embrayage est obligatoire

Bougies :

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

Echappement :

L'échappement d'origine est le seul autorisé (Fiche constructeur N°401/D)

- Un seul Joint d'échappement d'origine est autorisé.
- Toute utilisation d'entretoise entre le cylindre et le collecteur d'échappement est interdite.

Son étanchéité devra être assurée et pourra être contrôlée.

L'échappement ainsi que le raccord ne peuvent subir aucune transformation. Il ne peuvent également subir aucun retrait de matière ou de peinture ni aucun traitement de chromage ou de polissage.

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

A tout moment les contrôleurs techniques peuvent exiger le remplacement du matériau d'insonorisation, du silencieux, de l'échappement, sans aucune justification

Une sonde de température d'échappement est autorisée.

2.4.2 Roulements et bagues d'étanchéité (joints spis)

Roulements de vilebrequin:

- SKF 6205 THN/C4 est le seul modèle autorisé, strictement d'origine
- Montage : billes apparentes par l'intérieur du carter
- Référence IAME : 35396-G
- Les cales de réglages de jeu axial IAME d'origine sont autorisées.



Les joints spis (FPJ ORIGINE IAME) doivent être impérativement montés partie creuse vers l'intérieur du carter et non remplis de quelque matière que ce soit. Ils doivent être d'origine et ne peuvent en aucun cas être modifiés.

2.4.3 Carburateur et accessoires, silencieux d'aspiration et protection pluie

TILLLOTSON HW - 33 A strictement d'origine sans modifications. Le retrait, l'ajout de matière ou le polissage sont interdits.

Seuls les accessoires et pièces détachées d'origine sont autorisés :

- Kit Pointeau et Puits TILLOTSON Réf : 233-721P avec rondelle d'étanchéité cuivre est le seul autorisé (1 seule rondelle cuivre d'origine est autorisée et obligatoire)
- Kit Joints et Membranes, TILLOTSON Réf : DG-3 HW est le seul autorisé
- Kit réparation complet TILLOTSON Réf : RK- 6 HW est le seul autorisé
- Le Ressort de fourchette est libre
- Le joint de carburateur devra obligatoirement être un joint d'origine IAME.
- (épaisseur 1 mm +/- 0.30mm mm)
- Le joint de convoyeur / boîte à clapets devra obligatoirement être le joint d'origine IAME (épaisseur 0.80 mm +/- 0.30mm mm)
- Le joint de boîte à clapets / carter devra obligatoirement être le joint d'origine IAME (épaisseur 1 mm +/- 0.30mm mm)

Seul le Silencieux d'aspiration d'origine muni de son raccord caoutchouc et de son élément filtrant en mousse strictement d'origine sans aucune modification est autorisé (Fiche Constructeur N°401/D).

Les trompettes peuvent être collées. Les grilles de trompette sont facultatives.

En cas de pluie, seule la protection pluie IAME d'origine (Fiche Constructeur N°401/D) est autorisée.

Toute modification de la protection pluie est interdite.

2.4.4 Batteries

Les batteries Technologie VRLA (Plomb / Acide / Gel), sont fortement recommandées.

Les batteries Lithium-Ion 14.8V sont tolérées.

L'utilisation du support de batterie IAME d'origine est obligatoire.

La batterie devra être solidement fixée et ne devra présenter aucun danger pour le pilote, les Commissaires Techniques pourront exiger un déplacement de la batterie s'ils jugent l'emplacement de celle-ci dangereux.

À tout moment, la batterie doit être correctement connectée au faisceau électrique du moteur.

2.4.5 Châssis, accessoires et équipements



- Tous les châssis homologués FIA Karting à partir de 2015 sont autorisés.
- Un seul châssis est autorisé par meeting.
- Le "sticker" fabricant sur l'arbre arrière est facultatif.
- Freins à commande hydraulique homologués FIA Karting.
- Freins avant interdits.
- Disques acier ou fonte obligatoires (Aluminium, Céramique et carbone interdits)
- Roulements à billes céramique interdits.

Carénage avant Homologués FIA Karting 2022 – 2023 obligatoire monté avec le Kit de montage homologué FIA Karting 2022-2023.

(Règlement FIA Karting Dessin technique N°2c et 2d)

Supports (pare-chocs inférieur / supérieur) homologués ou ayant été homologués

Les Carénages avant doivent être à température ambiante au moment de rentrer dans le parc assistance départ.

La(les) surface(s) inférieure(s) du carénage avant doit(vent) être uniforme(s) et lisse(s) .

Le carénage avant ne doit pas comporter de trous ou découpes autres que ceux présents lors de l'homologation.

Les fixations du Carénage avant doivent rester strictement d'origine, aucune modification, aucun artifice additionnel, aucun traitement quel qu'il soit ne sont autorisés.

L'immobilisation doit être réalisée manuellement avec les 2 brides à crochets réglables et ce sans l'aide d'un quelconque outil aussi bien pour le montage que pour le démontage.

La distance entre la carrosserie et le pare-chocs avant en position correcte ne peut être inférieure à 27 mm en tous points (IAME Séries RT annexe N°05)

La protection des roues arrières plastique homologuée FIA Karting obligatoire.

La protection arrière ne doit jamais dépasser du plan extérieur des roues arrière et devra obligatoirement être immobilisée dans le sens transversal.

Un dispositif de sécurité sur les supports est autorisé pour peu qu'il ne participe pas à une quelconque rigidification du châssis et qu'il ne soit pas saillant et jugé dangereux.

Le carter de chaîne intégral est obligatoire.

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

En cas de détérioration du châssis enregistré et sur demande du concurrent, les commissaires sportifs peuvent après concertation avec les commissaires techniques autoriser s'il s'avère irréparable, le remplacement du châssis par un châssis du même fabricant.



Après acceptation par le délégué technique RACB, le châssis de remplacement pourra alors être enregistré.

Dimensions des pneus : KA-100 (145) / KA-100 (155)

Slicks :

- o Avant : 10 x 4.60-5
- o Arrière : 11 x 7.10-5

Pluie :

- o Avant : 10 x 4.20-5
- o Arrière : 11 x 6.00-5

Identification en piste:

Les numéros de course doivent être visibles sur les quatre côtés (avant, arrière, gauche et droite).

- o Plaques numéros KA 100 – 145: Jaune
- o Plaques numéros KA 100 – 155: Jaune
- o Chiffres : Noir
- o Série : KA 100 – 145: 700 – 799
- o Série : KA 100 – 155: 700 – 799

Fond de numéros avec chiffres intégrés autorisés