



iame
series
BENELUX

iame[®] BELGIUM





Règlement technique 2024

IAME SERIES BENELUX 2024

Le règlement technique de la série a été approuvé par le Royal Automobile Club de Belgique le 01/03/2024 avec le numéro de visa T01-ISBNL/B24

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	10
1.6.3.4 X30 SENIOR	12
1.6.4.5 X30 SENIOR CUP, MASTER, GENTLEMAN.....	13
1.6.5.6 KA-100 (148), KA-100(158)	15
2. PRESCRIPTIONS PAR CATEGORIES	17
2.1 X30 Mini Rookie & X30 Mini	17
2.1.1 Moteur, accessoires et équipements	17
2.1.2 Roulements et baques d'étanchéité (joints spis).....	18
2.1.3 Carburateur et accessoires.....	19
2.1.4 Batteries	19
2.1.5 Châssis, accessoires et équipements	20
2.2 X30 Junior	21
2.2.1 Moteur, accessoires et équipements	21
2.2.2 Roulements et baques d'étanchéité (joints spis).....	24
2.2.3 Carburateur et accessoires, silencieux d'aspiration et protection pluie	24
2.2.4 Batteries	25
2.2.5 Châssis, accessoires et équipements	25



2.3 X30 Senior, X30 Senior Cup, X30 Master, X30 Gentleman	26
2.3.1 Moteur, accessoires et équipements	26
2.3.2 Roulements et baques d'étanchéité (joints spis)	28
2.3.3 Carburateur et accessoires, silencieux d'aspiration et protection pluie	29
2.3.4 Batteries	29
2.3.5 Châssis, accessoires et équipements	30
2.4 KA-100	31
2.4.1 Engine, accessories and equipment	31
2.4.2 Roulements et baques d'étanchéité (joints spis)	32
2.4.3 Carburateur et accessoires, silencieux d'aspiration et protection pluie	32
2.4.4 Batteries	33
2.4.5 Châssis, accessoires et équipements	33



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 2024** 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 mise 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 X30 Junior / Senior / Senior cup / Master / Gentleman, **seuls** les cylindres avec marquage d'origine " **IAME** " des plans de joints et avec goupille 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 qualitatifs 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.

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 qualitatifs le choix du moteur "Course" est définitif.

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 faire constater qu'il n'est plus en état de marche (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 qualitatifs, 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 meeting du pilote concerné.



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

Chaque pilote doit prévoir un espace sur les carrosseries de son kart réservé aux sponsors des IAME SERIES BENELUX.

1.2 Equipement pilotes

Tous les pilotes doivent porter un équipement de sécurité complet Technique Karting 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
- Des chaussures montantes couvrant les chevilles
- Le protège-côtes est obligatoire dans toutes les catégories. Le modèle homologué "FIA KARTING" est conseillé.
- 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 6 %*
- *Catégories X30* → *Concentration autorisée: 5 à 6 %*

MOTUL KART GP 2T

- *Catégories KA100* → *Concentration autorisée: 5 à 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" 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.

- ! Le concurrent qui constate un défaut sur un pneu lors de l'enregistrement doit le faire constater par le responsable des pneumatiques.

- ! Le concurrent qui sur la même référence et type de pneu constate lors de l'enregistrement une différence de circonférence égale ou supérieure de 15 mm peut demander le remplacement de celui-ci.

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

Slicks: Komet K1D-M

Pluies: INTERDITS

Quantité autorisée : (Par meeting)

SLICKS

- 2 pneus avants et 2 pneus arrières
- 1 pneu de réserve (Avant ou arrière)

Pneus slicks ("Course")

- Pour les pneus Slicks "course" les concurrents doivent acheter un Voucher chez leur revendeur respectif.

Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « course » provenant d'un même lot et qui sera scanné lors de la distribution.

Les pneus Slicks "course " ne peuvent être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et la Finale les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneu slick ("Réserve"):

- Pour le pneu slick de "réserve", les concurrents retireront un Voucher " pneu de réserve " en temps voulu chez leurs revendeurs respectifs.



Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation un pneu de réserve qui sera enregistré.

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

Pneus slick ("Essais") :

- A partir des essais libres officiels la gestion des pneumatiques est libre, ceux-ci doivent être ceux imposés dans la catégorie.
- Ils seront contrôlés avant chaque départ de séance.

1.6.3.2 X30 Mini

Slicks: Komet K1D-M

Pluies: Komet K1D-W

Quantité autorisée : (Par meeting)

SLICKS

- 2 pneus avants et 2 pneus arrières
- 1 pneu réserve (Avant ou arrière)

PLUIES

- 2 pneus avants et 2 pneus arrières
- 1 pneu réserve (Avant ou arrière)

Pneus slicks ("Course")

- Pour les pneus Slicks "course" les concurrents doivent acheter un Voucher chez leur revendeur respectif.

Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « course » provenant d'un même lot et qui sera scanné lors de la distribution.

Les pneus Slicks "course " ne peuvent être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches qualificatives et la Finale les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneu slick ("Réserve"):

- Pour le pneu slick de "réserve", les concurrents retireront un Voucher " pneu de réserve " en temps voulu chez leurs revendeurs respectifs.
Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation un pneu de réserve qui sera enregistré.
Ce pneu de réserve ne peut être distribué et enregistré qu'après les essais Qualificatifs.



Pneus slick ("Essais") :

- A partir des essais libres officiels la gestion des pneumatiques est libre, ceux-ci doivent être ceux imposés dans la catégorie.
- Ils seront contrôlés avant chaque départ de séance.

Pneus pluies course

A chaque épreuve IAME Séries Benelux, les pilotes doivent obligatoirement enregistrer des pneus pluies "course" neufs.

Les pneus pluie "course" Neufs enregistrés lors des épreuves « IAME Séries Benelux 2024» précédentes sont également autorisés.

Les pneus pluies "course" doivent impérativement être enregistrés en même temps que les pneus slicks. Il ne sera plus possible d'enregistrer les pneus pluie "course" après l'enregistrement des pneus slicks. Aucune exception ne sera autorisée.

Les pneus Pluies "course" ne peuvent être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et la Finale les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneu pluie réserve

Pour le pneu pluies de "réserve", les concurrents doivent retirer un Voucher " pneu de réserve " en temps voulu chez leur revendeur respectif

Ce Voucher leurs permet de retirer auprès de l'organisation le pneu de secours qui sera enregistré.

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

Ce n'est qu'après son enregistrement que le pneu pluie de "réserve" peut être utilisé.

Pneus pluies essais

Pour les pneus des Essais Libres et Essais Libres-officiels la gestion est libre, ceux-ci doivent être ceux imposés dans la catégorie.

Ces pneus peuvent être fournis par les concurrents, ou achetés chez leur revendeur respectif.

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

1.6.3.3 X30 JUNIOR

Slicks: Komet K3H

Pluies: Komet K1W

Quantité autorisée: (Par meeting)

SLICKS

- 2 pneus avants et 2 pneus arrières
- 1 pneu réserve (Avant ou Arrière au choix)

PLUIES

- 2 pneus avants et 2 pneus arrières



- 2 pneus réserve (Avant ou Arrière au choix)

Pneus slicks ("Course")

- Pour les pneus Slicks "course" les concurrents doivent acheter un Voucher chez leur revendeur respectif.

Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « course » provenant d'un même lot et qui sera scanné lors de la distribution.

Les pneus Slicks "course " ne peuvent être utilisés qu'à partir des Essais Qualificatifs.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et la Finale, les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneus slick ("Réserve"):

- Pour le pneu slick de "réserve", les concurrents retireront un Voucher " pneu de réserve " en temps voulu chez leurs revendeurs respectifs.
Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation un pneu de réserve qui sera enregistré.
Ce pneu de réserve ne peut être distribué et enregistré qu'après les essais Qualificatifs.

Pneus slick ("Essais") :

- A partir des essais libres officiels la gestion des pneumatiques est libre, ceux-ci doivent être ceux imposés dans la catégorie.
- Ils seront contrôlés avant chaque départ de séance.

Pneus pluies course

A chaque épreuve IAME Séries Benelux, les pilotes doivent obligatoirement enregistrer des pneus pluies "course" neufs.

Les pneus pluie " course " Neufs enregistrés lors des épreuves « IAME Séries Benelux 2024 » précédentes sont également autorisés.

Les pneus pluies "course" doivent impérativement être enregistrés en même temps que les pneus slicks. Il ne sera plus possible d'enregistrer les pneus pluie "course" après l'enregistrement des pneus slicks. Aucune exception ne sera autorisée.

Les pneus Pluies "course " ne peuvent être utilisés qu'à partir des Essais Qualificatifs.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et la Finale les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneus pluies réserve

Pour les pneus pluies de "réserve", les concurrents doivent retirer un Voucher " pneu(s) de réserve " en temps voulu chez leur revendeur respectif
Ce Voucher leurs permet de retirer auprès de l'organisation le ou les pneus de secours qui seront enregistré(s).



Ce (s) pneu(s) de réserve ne peuvent (ont) être distribué(s) et enregistré(s) qu'après les essais Qualificatifs.

Ce n'est qu'après leur enregistrement que le ou les pneus pluies de "réserve" peuvent être utilisés.

Pneus pluies essais

Pour les pneus des Essais Libres et Essais Libres-officiels, la gestion est libre. Ceux-ci doivent être ceux imposés dans la catégorie.

Ces pneus peuvent être fournis par les concurrents, ou achetés chez leur revendeur respectif.

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

1.6.3.4 X30 SENIOR

Slicks: Komet K3M

Pluies: Komet K1W

Quantité autorisée: (Par meeting)

SLICKS

- 2 pneus avants et 2 pneus arrières
- 2 pneus réserve (Avant ou Arrière au choix)

PLUIES

- 2 pneus avants et 2 pneus arrières
- 2 pneus réserve (Avant ou Arrière au choix)

Pneus slicks ("Course")

- Pour les pneus Slicks "course" les concurrents doivent acheter un Voucher chez leur revendeur respectif.

Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « course » provenant d'un même lot et qui sera scanné lors de la distribution.

Les pneus Slicks "course" ne peuvent être utilisés qu'à partir des Essais Qualificatifs.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et la Finale les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneus slick ("Réserve"):

- Pour le pneu slick de "réserve", les concurrents retireront un Voucher " pneu de réserve " en temps voulu chez leurs revendeurs respectifs.
Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation un pneu de réserve qui sera enregistré.
Ce pneu de réserve ne peut être distribué et enregistré qu'après les essais Qualificatifs.

Pneus slick ("Essais") :



- A partir des essais libres officiels la gestion des pneumatiques est libre, ceux-ci doivent être ceux imposés dans la catégorie.
- Ils seront contrôlés avant chaque départ de séance.

Pneus pluies course

A chaque épreuve IAME Séries Benelux, les pilotes doivent obligatoirement enregistrer des pneus pluies "course" neufs.

Les pneus pluie "course" Neufs enregistrés lors des épreuves « IAME Séries Benelux 2024 » précédentes sont également autorisés.

Les pneus pluies "course" doivent impérativement être enregistrés en même temps que les pneus slicks. Il ne sera plus possible d'enregistrer les pneus pluie "course" après l'enregistrement des pneus slicks. Aucune exception ne sera autorisée.

Les pneus Pluies "course" ne peuvent être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et la Finale les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneus pluies réserve

Pour les pneus pluies de "réserve", les concurrents doivent retirer un Voucher " pneu(s) de réserve " en temps voulu chez leur revendeur respectif

Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation le ou les pneus de secours qui seront enregistré(s).

Ce (s) pneu(s) de réserve ne peuvent (ont) être distribué(s) et enregistré(s) qu'après les essais Qualificatifs.

Ce n'est qu'après leur enregistrement que le ou les pneus pluies de "réserve" peuvent être utilisés.

Pneus pluies essais

Pour les pneus des Essais Libres et Essais Libres-officiels, la gestion est libre. Ceux-ci doivent être ceux imposés dans la catégorie.

Ces pneus peuvent être fournis par les concurrents, ou achetés chez leur revendeur respectif.

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

1.6.4.5 X30 SENIOR CUP, MASTER, GENTLEMAN

Slicks: Komet K3M

Pluies: Komet K1W

Quantité autorisée: (Par meeting)

SLICKS

- 2 pneus avants et 2 pneus arrières
- 1 pneu réserve (Avant ou Arrière au choix)

PLUIES



- 2 pneus avants et 2 pneus arrières
- 2 pneus réserve (Avant ou Arrière au choix)

Pneus slicks ("Course")

- Pour les pneus Slicks "course" les concurrents doivent acheter un Voucher chez leur revendeur respectif.

Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « course » provenant d'un même lot et qui sera scanné lors de la distribution.

Les pneus Slicks "course " ne peuvent être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches qualificatives et la Finale les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneus slicks ("Réserve"):

- Pour le pneu slick de "réserve", les concurrents retireront un Voucher " pneu de réserve " en temps voulu chez leurs revendeurs respectifs.
Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation un pneu de réserve qui sera enregistré.
Ce pneu de réserve ne peut être distribué et enregistré qu'après les essais Qualificatifs.

Pneus slicks ("Essais") :

- A partir des essais libres officiels, la gestion des pneumatiques est libre. Ceux-ci doivent être ceux imposés dans la catégorie.
- Ils seront contrôlés avant chaque départ de séance.

Pneus pluies course

A chaque épreuve IAME Séries Benelux, les pilotes doivent obligatoirement enregistrer des pneus pluies "course" neufs.

Les pneus pluie " course " Neufs enregistrés lors des épreuves « IAME Séries Benelux 2024 » précédentes sont également autorisés.

Les pneus pluies "course" doivent impérativement être enregistrés en même temps que les pneus slicks. Il ne sera plus possible d'enregistrer les pneus pluie "course" après l'enregistrement des pneus slicks. Aucune exception ne sera autorisée.

Les pneus Pluies "course " ne peuvent être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches qualificatives et la Finale, les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneus pluies réserve

Pour les pneus pluies de "réserve", les concurrents doivent retirer un Voucher " pneu(s) de réserve " en temps voulu chez leur revendeur respectif



Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation le ou les pneus de secours qui seront enregistré(s).

Ce (s) pneu(s) de réserve ne peuvent (ont) être distribué(s) et enregistré(s) qu'après les essais Qualificatifs.

Ce n'est qu'après leur enregistrement que le ou les pneus pluies de "réserve" peuvent être utilisés.

Pneus pluies essais

Pour les pneus des Essais Libres et Essais Libres-officiels, la gestion est libre. Ceux-ci doivent être ceux imposés dans la catégorie.

Ces pneus peuvent être fournis par les concurrents, ou achetés chez leur revendeur respectif.

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

1.6.5.6 KA-100 (148), KA-100(158)

Slicks: Komet K3H

Pluies: MG SW

Quantité autorisée: (Par meeting)

SLICKS

- 2 pneus avants et 2 pneus arrières

WETS

- 2 pneus avants et 2 pneus arrières

Pneus slicks ("Course"):

- Pour les pneus Slicks "course" les concurrents doivent acheter un Voucher chez leur revendeur respectif.

Ce Voucher leur permet de retirer auprès de l'organisation un train de pneus « course » provenant d'un même lot et qui sera scanné lors de la distribution.

Les pneus Slicks "course " ne peuvent être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et la Finale, les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneus slick ("Essais") :

- A partir des essais libres officiels la gestion des pneumatiques est libre, ceux-ci doivent être ceux imposés dans la catégorie.
- Ils seront contrôlés avant chaque départ de séance.



Pneus pluies course

A chaque épreuve IAME Séries Benelux, les pilotes doivent obligatoirement enregistrer des pneus pluies "course" neufs.

Les pneus pluie "course" Neufs enregistrés lors des épreuves « IAME Séries Benelux 2024» précédentes sont également autorisés.

Les pneus pluies "course" doivent impérativement être enregistrés en même temps que les pneus slicks. Il ne sera plus possible d'enregistrer les pneus pluie "course" après l'enregistrement des pneus slicks. Aucune exception ne sera autorisée.

Les pneus Pluies "course" ne peuvent être utilisés qu'à partir des essais qualificatifs.

Pour les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et la Finale les seuls pneus utilisables sont ceux qui ont été enregistrés par l'organisation lors de la distribution.

Pneus pluies essais

Pour les pneus des Essais Libres et Essais Libres-officiels la gestion est libre, ceux-ci doivent être ceux imposés dans la catégorie. (KOMET K1W tolérés)

Ces pneus peuvent être fournis par les concurrents, ou achetés chez leur revendeur respectif.

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



2. PRESCRIPTIONS PAR CATEGORIES

2.1 X30 Mini Rookie & X30 Mini

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

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

2.1.1 Moteur, accessoires et équipements

Le moteur PARILLA PV60 MINI-SWIFT version 2007 est le **seul** autorisé.

(Fiche Constructeur N°399 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

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.



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

Seules références autorisées :

- Cloche -> A-61550US
- Moyeu d'embrayage -> A-61843

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

Rapport de transmission de 0,1388 obligatoire.

(Pignon moteur 10 dents d'origine IAME et Couronne 72 dents, impératifs)

Raccord d'échappement:

Mini-Rookie :

Le raccord d'échappement avec restricteur intégré de **Ø 18.00 mm maximum** est le seul autorisé.
(Fiche Constructeur N°399)

Aucun polissage, aucune modification des parties internes et externes, aucun ajout, ni retrait de matière, angle vif, non chanfreiné, sans polissage ni peinture, ni chromage du raccord d'échappement. Son étanchéité doit être assurée et peut être contrôlée à tout moment.

Les vis de fixation du raccord devront être percées afin que le raccord d'échappement puisse être plombé au moteur en cas de demande des commissaires techniques.

Mini :

Le raccord d'échappement **sans restricteur**, d'origine IAME sans aucun ajout, ni retrait de matière à angle vif, non chanfreiné, sans polissage ni peinture, ni chromage est le seul autorisé (Fiche Constructeur N°399)

Les vis de fixation du raccord devront être percées afin que le raccord d'échappement puisse être plombé au moteur en cas de demande des commissaires techniques.

Pot d'échappement:

Seul le pot d'échappement produit depuis 2023 avec le marquage estampillé en relief et le support de sonde d'échappement incorporé est autorisé (voir Fiche Constructeur 399)

La sonde d'échappement est autorisée et pourra être remplacée par un bouchon si l'échappement est percé et qu'on n'utilise pas la sonde.

Aucune modification quelle qu'elle soit, 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 baques 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 accessories

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)

Silencieux d'aspiration strictement d'origine sans aucune modification
(Fiche constructeur N°399)

2 versions de Manchon caoutchouc de liaison sont autorisées : (Fiche constructeur N°399)

- 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 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:

- Diamètre extérieur de l'arbre 30 mm maximum
- Longueur 960 mm +/-10 mm
- Les chanfreins ou arrondis sont autorisés aux extrémités extérieures et intérieures de l'arbre.
- Epaisseur de la paroi 4,9 mm minimum en tout point à l'exception de l'emplacement des logements de clavette et des chanfreins
- Poids 2900 g +/-100 Gr

Moyeux:

- Leur implantation sur l'arbre arrière doit impérativement être de 30mm **minimum**

Châssis:

- Empattement compris entre 900 et 950mm. (+/-5mm)
- Voie arrière de 110 cm Maximum.
- Un seul châssis autorisé par meeting.
- Roulements à billes céramique interdits.
- Freins arrière à commande mécanique ou hydraulique.
- Freins avant interdits.
- Disque acier ou fonte obligatoire (Aluminium, Céramique et carbone interdits)
- Jantes alu ou magnésium autorisées (à roulement ou à moyeux pour 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 de même type et de même marque.

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 801 – 899
- Série : Mini Rookie 901 – 999
- Fond de numéros avec chiffres intégrés autorisés

2.2 X30 Junior

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

2.2.1 Moteur, accessoires et équipements

Le moteur IAME X30 Junior 16000 RPM est le seul moteur autorisé équipé de l'allumage électronique SELETTA, Digital K (Boîtier de type "C".) ou Digital "S" (Bobine de type "C").Fiche Constructeur N°254Y 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 le démonter du moteur.

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

Le boîtier ou la bobine électronique pourront être remplacés à tout moment de la course par un exemplaire fourni par l'organisateur du challenge et ce sans préavis. Il doit donc être possible de le démonter du kart sans obligation d'intervention mécanique sur un des autres éléments.

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

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
- Les 4 vis de fixation M5 du stator devront rester strictement d'origine sans 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

Le segment d'origine est le seul autorisé (épaisseur 2.18mm +/- 0.05mm)

Les clapets en fibre de verre VETRONITE (Epaisseur 0.30mm minimum) ou carbone (Epaisseur 0.24 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.

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 en pré-grille ou en parc arrivée, tout pilote ne satisfaisant pas à cette règle fera l'objet d'un constat de non-conformité technique. Il pourra être interdit de départ.

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

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.

Les seules bougies autorisées sont les NGK BR9EG / BR10EG / BR9EIX / BR10EIX / R6254YE-105 munies de leur joint d'origine et sans modification aucune.

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

Cale(s) d'épaisseur X30125375 facultative(s).

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°254Y.

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°254Y).

Son étanchéité devra être assurée et pourra être contrôlée.

L'échappement ainsi que le raccord ne peut subir aucune transformation. Il ne peut 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.

Le système thermostat d'origine IAME (Simple ou By-pass) est facultatif avec ou sans valve à l'intérieur.

Les durites doivent être d'origine IAME (bleues ou noires).

Un raccord pour prise de température d'eau est autorisé ainsi qu'un coude (facultatif) pour faciliter l'installation de la durite.

Le système de support radiateur est libre.

Le "Groupe pompe" (pompe et poulie) d'origine IAME doit impérativement être monté correctement et en totalité, avec les courroies (modèle libre) en place sur la poulie.

Le panachage d'éléments plastique et alu est autorisé.

Les protections de cylindre de tous types sont tolérées pour peu qu'elles ne procurent aucun avantage Aérodynamique, qu'elles ne soient pas saillantes et jugées dangereuses.



Un écran de radiateur réglable (rideau) est autorisé. Celui-ci doit être fixé sur le radiateur.
Une bande adhésive est tolérée pour peu que celle-ci fasse le tour du radiateur de telle manière qu'elle ne puisse pas être enlevée en roulant, même partiellement.

2.2.2 Roulements et baques d'étanchéité (joints spis)

Roulements de vilebrequin

- Type 6206 jeu interne C3 ou C4 à billes acier et cage polyamide de marque SKF (les roulements de même type mais marque différente seront tolérés).
Sens de montage libre.
- BC-3342 B à rouleaux uniquement de marque SKF
(sens de montage -> voir Fiche Constructeur N°254Y)
- Le panachage 6206 / BC-3342B est interdit.
- Les cales de réglages de jeu axial IAME d'origine sont autorisées.

Roulements d'arbre d'équilibrage

- Type 6202 et 6005 jeu interne C3 ou C4 à billes acier et cage polyamide de marque SKF (les roulements de même type mais marque différente seront tolérés) Sens de montage libre.
- Tout roulement à contact oblique est interdit.

Les joints spis (FPJ 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 rester d'origine et ne peuvent en aucun cas être modifiés.

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° 348).

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

- 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)
- Kit Joints et Membranes, TILLOTSON Réf : DG 3HW sont les seuls autorisés
- 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°254Y)

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°254Y) 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 de même marque et de même type.

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 101 – 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): **158kg**

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

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

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

2.3.1 Moteur, accessoires et équipements

Le moteur IAME X30 Senior 16000 RPM est le seul moteur autorisé équipé de l'allumage électronique SELETTA, Digital K (Boîtier de type "C".) ou Digital "S" (Bobine de type "C") Fiche Constructeur N°254Y 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 le démonter du moteur.

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

Le boîtier ou la bobine électronique pourront être remplacés à tout moment de la course par un exemplaire fourni par l'organisateur du challenge et ce sans préavis. Il doit donc être possible de le démonter du kart sans obligation d'intervention mécanique sur un des autres éléments.

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



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 $\varnothing 5$ 0 /+0,5mm du stator sur le carter moteur ne pourront subir aucune modification
- Les 4 vis de fixation M5 du stator devront rester strictement d'origine sans 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 $\varnothing 1,5$ mm +0,05 / - 0,1 suivant la méthode décrite en annexe 12 du IAME INTERNATIONAL SERIES

Le segment d'origine est le seul autorisé (épaisseur 2.18mm +/- 0.05mm)

Les clapets en fibre de verre VETRONITE (Epaisseur 0.30mm minimum) ou carbone (Epaisseur 0.24 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.

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.

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

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

En cas de contrôle en pré-grille ou en parc arrivée, tout pilote ne satisfaisant pas à cette règle fera l'objet d'un constat de non-conformité technique. Il pourra être interdit de départ. 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.

Les seules bougies autorisées sont les NGK BR9EG / BR10EG / BR9EIX / BR10EIX / R6254YE-105 munies de leur joint d'origine et sans modification aucune.

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



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°254Y.

Un Joint d'échappement au minimum est obligatoire.

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

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.

Le système thermostat d'origine IAME (Simple ou By-pass) est facultatif avec ou sans valve à l'intérieur.

Les durites doivent être d'origine IAME (bleues ou noires)

Un raccord pour prise de température d'eau est autorisé ainsi qu'un coude (facultatif) pour faciliter l'installation de la durite.

Le système de support radiateur est libre.

Le "Groupe pompe" (pompe et poulie) d'origine IAME doit impérativement être monté correctement et en totalité, avec les courroies (modèle libre) en place sur la poulie.

Le panachage d'éléments plastique et alu est autorisé.

Les protections de cylindre de tous types sont tolérées pour peu qu'elles ne procurent aucun avantage Aérodynamique, qu'elles ne soient pas saillantes et jugées dangereuses.

Un écran de radiateur réglable (rideau) est autorisé. Celui-ci doit être fixé sur le radiateur. Une bande adhésive est tolérée pour peu que celle-ci fasse le tour du radiateur de telle manière qu'elle ne puisse pas être enlevée en roulant, même partiellement.

2.3.2 Roulements et baques d'étanchéité (joints spis)

Roulements de vilebrequin

- Type 6206 jeu interne C3 ou C4 à billes acier et cage polyamide de marque SKF (les roulements de même type mais marque différente seront tolérés).
Sens de montage libre.
- BC-3342 B à rouleaux uniquement de marque SKF
(sens de montage -> voir Fiche Constructeur N°254Y)
- Le panachage 6206 / BC-3342B est interdit.
- Les cales de réglages de jeu axial IAME d'origine sont autorisées.



Roulements d'arbre d'équilibrage

- Type 6202 et 6005 jeu interne C3 ou C4 à billes acier et cage polyamide de marque SKF (les roulements de même type mais marque différente seront tolérés) Sens de montage libre.
- Tout roulement à contact oblique est interdit.

Les joints spis (FPJ 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 rester d'origine et ne peuvent en aucun cas être modifiés.

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° 348).

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.

- 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)
- Kit Joints et Membranes, TILLOTSON Réf : DG 3HW sont les seuls autorisés
- 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°254Y)

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°254Y) 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 de même marque et de même type.

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 : Jaun
- Chiffres : Noir
- Série X30 Senior : 201 – 399
- Série X30 Master : 401 – 499
- Série X30 Senior Cup : 501 – 599
- Série X30 Gentleman : 601 - 699
- Fond de numéros avec chiffres intégrés autorisés

2.4 KA-100

Poids total minimum: **KA 100-148** (pilote compris) : **148kg**

Poids total minimum: **KA 100-158** (pilote compris) : **158kg**

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 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 SELETTRA 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)

- 1 seul joint de culasse IAME origine est utilisé

Joint de cylindre

- Epaisseur libre (IAME origine uniquement)
- 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

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

Les clapets en fibre de verre VETRONITE (Epaisseur 0.25mm 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 et leur sens de montage est libre.

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 ou en parc arrivée, tout pilote ne satisfaisant pas à cette règle fera l'objet d'un constat de non-conformité technique. Il sera interdit de départ.

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

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

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

Les seules bougies autorisées sont les NGK BR9EG / BR10EG / R6254YE-105 munies de leur joint d'origine et sans modification aucune.

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

- **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 baques d'étanchéité (joints spis)

Roulements de vilebrequin:

- SKF 6205 THN/C4 est le seul modèle autorisé, strictement d'origine
- 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

TILLOTSON 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 autorisés (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 +/- 0.20mm 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°401C).

En cas de pluie, seule la protection pluie IAME d'origine (Fiche Constructeur N°401C) 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 de même marque et de même type.

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 KA 100 – 148: Jaun
- Plaques numéros KA 100 – 158: Blanc
- Chiffres : Noir
- Série : KA 100 – 148: 701 – 799
- Série : KA 100 – 158: 701 – 799
- Fond de numéros avec chiffres intégrés autorisés